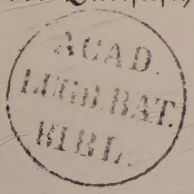
Das Verfügungsrecht des Absenders im Binnenfrachtgeschäft nach Handelsrecht.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig



eingereicht von

Otto Kittel

Referendar in Leipzig.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1909.

Meinen Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
§ 1.	Die Rechtsquellen	1
§ 2.	Der Frachtvertrag	3
§ 3.	Der Inhalt des Verfügungsrechts des Absenders	11
§ 4.	Der Begriff des Verfügungsrechts des Absenders	22
§ 5.	Entstehung und Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders	27
§ 6.	Das Verfügungsrecht und die Rechtsstellung des Frachtführers	33
§ 7.	Das Verfügungsrecht und die Rechtsstellung des Empfängers	45
§ 8.	Die Beschränkung der Ausübung des Verfügungsrechts durch die Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheins	63
§ 9.	Die Beschränkung der Ausübung des Verfügungsrechts durch die Ausstellung eines Ladescheins	67
§ 10.	Übertragung und Untergang des Verfügungsrechts des Absenders	75

Literaturverzeichnis.

Abraham, Geltendmachung der Aufrechnung und anderer Eingriffsrechte in der Vollstreckungsinstanz. Berliner Diss. 1902.

Ackermann, Zur Lehre vom Frachtgeschäft. In Buschs Archiv des Handels- und Wechselrechts Bd. 4 S. 396—428, Bd. 13 S. 433—466.

Anschütz und **v. Völderndorff,** Kommentar zum allgem. deutschen Handelsgesetzbuch. 3 Bde. Erlangen 1868—1874.

Binder, Der Gegenstand. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 59 S. 1 ff.

Cosack, Lehrbuch des deutschen Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

Dernburg, Das bürgerliche Recht. Halle 1901 ff.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897. 3 Bde. Mannheim 1899, 1901, 1905. Bd. 1 2. Aufl. 1908.

Eger, Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. 3 Bde. 2. Aufl. Berlin 1888—1891. (zit.: Eger, FrR.)

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899. 2. Aufl. Berlin 1901. (zit.: Eger, VO.)

Eger, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. 10. 1890. Berlin 1894. (zit.: Eger, J. Ü.)

Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts. 2 Bde. Breslau 1889—1896. (zit.: Eger, HB.)

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau 1885 ff. (zit.: Eger, E.)

Endemann, Das deutsche Handelsrecht. 4. Aufl. Heidelberg 1887.

Endemann, Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. Leipzig 1880 ff.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Erlangen 1873 ff.

Förtsch, Die Reichsgesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei. 2. Aufl. Leipzig 1900.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 8. Aufl. Berlin 1909.

Gareis-Fuchsberger, Das allgem. deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin 1891.

Gerstner, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Berlin 1893.

Gerstner, Der neueste Stand des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. 10. 1890. Berlin 1901.

Goldmann, Das Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897. 3 Bde. Berlin 1901—1906.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. Bd. 1 Abt. 2 Erlangen 1868, Bd. 1 2. Aufl. Stuttgart 1875, Bd. 1 Abt. 1 3. Aufl. 1891.

Gorden, Das Eisenbahnfrachtrecht des neuen deutschen Handelsgesetzbuchs. In Eger, E. Bd. 14 S. 177 ff.

Gorden, Der Gepäckbeförderungsvertrag. In Eger, E. Bd. 17 S. 373 ff.

v. Hahn, Kommentar zum allgem. deutschen Handelsgesetzbuch. Bd. 1 3. Aufl. Braunschweig 1879, Bd. 2 2. Aufl. 1883.

Hahn-Mugdan, Die gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen. Bd. 6: Materialien zum Handelsgesetzbuch. Berlin 1897.

Hellwig, Verträge auf Leistung an Dritte. Leipzig 1899.

Henkel, Die gesetzliche Regelung und juristische Konstruktion der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1907.

Jäckel, Das deutsche Frachtbriefrecht. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1905.

Jaeger, Die Konkursordnung auf der Grundlage des neuen Reichsrechts. 2. Aufl. Berlin 1904, 3./4. Aufl. Lief. 1 u. 2 1907 ff.

Keyßner, Allgem. deutsches Handelsgesetzbuch. Stuttgart 1878.

Knabe, Über Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1905.

Koch, C. F., Allgem. deutsches Handelsgesetzbuch. 2. Ausg. Berlin 1868.

Koch, W., Das deutsche Eisenbahntransportrecht. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 8 S. 401—485, Bd. 10 S. 58—112.

Kuhn, Das Frachtgeschäft. In Buschs Archiv des Handels- und Wechselrechts Bd. 6 S. 335—403.

Landgraf, Die Reichsgesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flößerei. 2. Aufl. Berlin 1900.

Lange, Die rechtliche Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1905.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1903.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. 2 Bde. Berlin 1901 f.

Leutke, Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäfte unter besonderer Berücksichtigung des Postfrachtgeschäfts. Berlin 1905.

v. d. Leyen, Das Berner Internationale Übereinkommen. In Goldschmidts Zeitschrift Bd. 39 S. 1 ff.

v. d. Leyen, Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. In Goldschmidts Zeitschrift Bd. 41 S. 501 ff.

v. d. Leyen, Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechts seit dem Berner Internationalen Übereinkommen. In Goldschmidts Zeitschrift Bd. 49 S. 381 ff.

Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgem. deutschen Handelsgesetzbuchs. Würzburg 1858—1863.

Makower, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 13. Aufl. Berlin 1906/07.

Makower-Löwe, Gesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flößerei. 4. Aufl. Berlin 1909.

Mittelstein, Das Frachtrecht und Eisenbahnfrachtrecht des Entwurfs eines Handelsgesetzbuchs. In Eger, E. Bd. 13 S. 68 ff., 170 ff.

Neumann, Jahrbuch des deutschen Rechts. Berlin 1904 ff.

Pappenheim, Das Transportgeschäft nach dem Entwurf des Handelsgesetzbuchs. Kiel 1896.

Peters, Das Verfügungsrecht des Absenders nach § 433 HGB. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1907.

Puchelt-Förtsch, Kommentar zum allgem. deutschen Handelsgesetzbuch. 2 Bde. 4. Aufl. Leipzig 1893/94.

Putzger, Die rechtliche Stellung des Empfängers im Landfrachtgeschäft. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1905.

Reiß, Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1902.

Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.

Rundnagel, Der Eisenbahnfrachtvertrag der Eisenbahnverkehrsordnung als Vertrag zugunsten Dritter. In Eger, E. Bd. 19 S. 278 ff.

Schenk, Das Verfügungsrecht des Absenders nach Handelsrecht. Leipziger Diss. 1908.

Schott, Das Transportgeschäft. In Endemanns Handbuch des Handels-, Wechsel-, und Seerechts. Leipzig 1885.

Schwab, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Leipzig 1891.

Seckel, Die Gestaltungsrechte des bürgerlichen Rechts. In der Festgabe der juristischen Gesellschaft zu Berlin für R. Koch (1903) S. 205 ff.

Sohm, Der Gegenstand. Ein Grundbegriff des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Leipzig 1905. (zit.: Sohm I.)

Sohm, Vermögensrecht, Gegenstand, Verfügung. Im Archiv für bürgerliches Recht Bd. 28 S. 173 ff. (zit.: Sohm II.)

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Aufl. Berlin 1906/07.

Staub, Die Dispositionsbefugnis des Absenders. In Eger, E. Bd. 12 S. 177 f.

Strohal, Der Sachbesitz nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch. In Iherings Jahrbüchern für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts Bd. 38 S. 1 ff.

Thöl, Das Handelsrecht. Bd. 3: Das Transportgewerbe. Leipzig 1880.

Wach, Handbuch des deutschen Zivilprozeßrechts. Bd. 1. Leipzig 1885.

Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft. Stuttgart 1880.

Wetzig, Das Verfügungsrecht des Absenders im Landfrachtverkehr nach Handelsrecht. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1905.

Wilutzky, Die Verfügungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Im Archiv für bürgerliches Recht Bd. 28 S. 53 ff.

Winter, Die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1905.

Zitelmann, Internationales Privatrecht. 2 Bde. Leipzig 1897 ff.

§ 1.

Die Rechtsquellen.

Die folgenden Ausführungen dienen einer Darstellung und begrifflichen Untersuchung des Verfügungsrechts des Absenders im Frachtgeschäft. Da es in Deutschland kein einheitliches Recht für alle Frachtgeschäfte gibt, sondern die einzelnen nach Beförderungsmitteln und -wegen sich unterscheidenden Arten von Frachtgeschäften durch besondere gesetzliche Bestimmungen geregelt sind, ist es bei der grundsätzlichen Erörterung eines dem Frachtgeschäfte entnommenen Rechtsbegriffs nicht zweckmäßig, der Darstellung alle Arten von Frachtgeschäften gleichmäßig zugrunde zu legen. Um der Klarheit der Ausführung willen empfiehlt es sich vielmehr, den zu behandelnden Begriff an derjenigen Art des Frachtgeschäfts zu entwickeln, die die rechtliche Gestalt des Frachtvertrags in verhältnismäßig einfachen Linien zeigt und die deshalb auch der wissenschaftlichen systematischen Darstellung des Frachtrechts zugrunde gelegt zu werden pflegt. Diese Grundform des Frachtgeschäfts ist das Binnenfrachtgeschäft, d. h. das Geschäft dessen, der es gewerbemäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen (Frachtführers),[1] oder des Kaufmanns, der, ohne Frachtführer zu sein, eine derartige Beförderung im Betriebe seines Handelsgewerbes auszuführen übernimmt.[2] Rechtsquelle des Binnenfrachtgeschäfts ist vornehmlich der 6. Abschnitt des 3. Buchs des Handelsgesetzbuchs. Jedoch gelten für einige seiner Unterarten Besonderheiten.

---

[1] § 425 HGB.
[2] § 451 HGB.

a) Für das Frachtgeschäft der dem öffentlichen Güterverkehr dienenden inländischen Eisenbahnen gelten in erster Linie die Bestimmungen des 7. Abschnitts des 3. Buchs des Handelsgesetzbuchs und der Eisenbahnverkehrsordnung (in der Fassung der Bekanntmachung v. 23. 12. 1908).[3]) Soweit die genannten Eisenbahnen der Eisenbahnverkehrsordnung nicht unterstehen — sogen. Kleinbahnen —, treten an deren Stelle die Beförderungsbedingungen der betreffenden Bahnunternehmung.[4]) Gegenüber den genannten Sonderbestimmungen hat der 6. Abschnitt des 3. Buchs des Handelsgesetzbuchs lediglich subsidiäre Geltung.

Für das internationale Eisenbahnfrachtgeschäft gilt das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. 10. 1890 in Verb. mit dem Zusatzübereinkommen v. 16. 7. 1898, ratifiziert am 10. 7. 1901, und v. 19. 9. 1906, ratifiziert am 22. 9. 1908. Ergänzend treten die für den inländischen Eisenbahnfrachtverkehr angeführten Bestimmungen hinzu, soweit Deutschland in Frage kommt.[5])

b) Auf das Binnenwasserfrachtgeschäft findet, wenn die Beförderung auf Schiffen geschieht, das Reichsgesetz, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt v. 15. 6. 1895, in der Fassung der Bekanntmachung v. 20. 5. 1898, Anwendung. Die Bestimmungen des 6. Abschnitts des 3. Buchs des Handelsgesetzbuchs bleiben insoweit anwendbar, als dies in § 26 BSchG. ausdrücklich erklärt ist. Hingegen finden, wenn die Beförderung auf Flößen geschieht, die Bestimmungen über das Frachtgeschäft des Handelsgesetzbuchs ohne weiteres und ausschließlich Anwendung, da im Gesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei v. 15. 6. 1895 das Frachtgeschäft nicht geregelt ist.

Mit dieser Aufzählung sind jedoch die Quellen des handelsrechtlichen Binnenfrachtvertrags noch nicht erschöpft. Als subsidiäre Rechtsquelle tritt noch das Bürgerliche Gesetzbuch hinzu.[6])

---

[3]) § 454 HGB.
[4]) § 473 HGB.
[5]) § 1 EVO.
[6]) Art. 2 EG. z. HGB.

Das Handelsgesetzbuch verhält sich zum Bürgerlichen Gesetzbuch wie die lex specialis zur lex generalis. Auf das Bürgerliche Gesetzbuch ist deshalb stets zurückzugehen, wenn sich die Entscheidung eines an sich dem Handelsrecht unterstehenden Falles aus dem Handelsgesetzbuch und den etwa einschlagenden handelsrechtlichen Nebengesetzen weder unmittelbar noch auch durch Auslegung gewinnen läßt. Insbesondere sind dem Bürgerlichen Gesetzbuch die zivilrechtlichen Rechtsbegriffe zu entnehmen, die das Handelsgesetzbuch und seine Nebengesetze voraussetzen und verwenden, ohne sie selbständig zu entwickeln.[7])

Hiermit ist der Kreis der der Darstellung zugrunde liegenden Rechtsquellen umschrieben.

Von der Darstellung bleiben demnach ausgeschlossen:

1. das im 4. Abschnitt des 4. Buchs des Handelsgesetzbuchs geregelte Seefrachtgeschäft;

2. die nicht handelsrechtlichen Frachtgeschäfte, nämlich

a) das bürgerliche Frachtgeschäft, d. h. das Frachtgeschäft des Nichtkaufmanns, das sich lediglich nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch regelt;

b) das Postfrachtgeschäft der Reichs- und Staatsposten, das durch Gesetz v. 28. 10. 1871, in der Fassung der Bekanntmachung v. 20. 12. 1899, und den Weltpostvereinsvertrag v. 15. 6. 1897 geregelt ist. Auf dieses finden, da diese Postverwaltungen nach § 452 HGB. nicht als Kaufleute im Sinne des Handelsgesetzbuchs gelten, dessen Bestimmungen auch nicht subsidiär Anwendung. Die Privatpostanstalten unterstehen dem Handelsrecht.

§ 2.

Der Frachtvertrag.

I. Das Verfügungsrecht des Absenders greift in einschneidender Weise in die durch den Frachtvertrag zwischen den an ihm beteiligten Personen begründeten rechtlichen Beziehungen ein und gestaltet sie um, wie die folgenden Ausführungen zeigen werden. Zu seinem Verständnis ist deshalb erforderlich, zunächst die dem

---

[7]) Staub Bd. 1 Allgem. Einl. Anm. 18; Düringer-Hachenburg Bd. 1 Allgem. Einl. B (in der 2. Aufl.).

Frachtgeschäfte eigentümlichen Rechtsbeziehungen zwischen den beteiligten Personen unter Absehen vom Verfügungsrechte des Absenders darzustellen.

Die am Frachtgeschäfte beteiligten Personen sind der Absender, der Empfänger und der Frachtführer.

Absender ist derjenige, der den Frachtvertrag mit dem Frachtführer in eigenem Namen abschließt oder abschließen läßt, sei es für eigene Rechnung, sei es für Rechnung eines Dritten, des Versenders, der als solcher nicht am Frachtvertrage beteiligt ist.

Empfänger ist derjenige, an den das Gut nach dem Frachtvertrage abgeliefert werden soll, gleichviel ob für seine eigene oder für fremde Rechnung. Er ist regelmäßig — dieser Fall wird der Darstellung zugrunde gelegt werden — vom Absender verschieden, kann aber auch mit ihm zusammenfallen.

Frachtführer ist nach der Begriffsbestimmung des § 425 HGB., wer es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen. Dieser Begriff ist von grundlegender Bedeutung für den Begriff des Frachtvertrags überhaupt. Auf ihn soll deshalb etwas näher eingegangen werden.

Der Frachtführer ist nach § 1 Nr. 5 HGB. „Muß"kaufmann, und zwar je nach dem Umfange seines Gewerbes Voll- oder Minderkaufmann. Die Leistung, zu der er sich nach dem Frachtvertrage verpflichtet, ist die Fortbewegung von Gütern — den Begriff Gut im weitesten Sinne genommen als Gegensatz gegen die Person — von Ort zu Ort, nicht notwendig von Ortschaft zu Ortschaft. Die Erfüllung dieser Verpflichtung hat zur Voraussetzung, daß der Frachtführer die Güter übergeben erhält, und schließt in sich, daß er sie während der Beförderung verwahrt und nach ihrer Beendigung — falls nichts Abweichendes vereinbart ist — an den Empfänger abliefert. Wer die Beförderung von Gütern in der angegebenen Weise übernimmt, ist aber nur dann Frachtführer, wenn er diese Tätigkeit gewerbsmäßig ausübt, d. h. wenn er sie von vornherein in der Absicht vornimmt, sie dauernd auszuüben und zu einer fortdauernden Erwerbsquelle für sich zu gestalten. Der Frachtvertrag ist mithin regelmäßig entgeltlich; er kann aber

auch unter Umständen unentgeltlich sein.[1]) In letzterem Falle finden jedoch die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über den Frachtvertrag nur unter der Voraussetzung Anwendung, daß die Beförderung von einem Frachtführer als solchen oder — gemäß § 451 HGB. — von einem sonstigen Kaufmann im Betriebe seines Handelsgewerbes vorgenommen wird.[2])

II. Auf Grund des Begriffs des Frachtführers in Verbindung mit der Bestimmung des § 451 HGB. läßt sich jetzt der Begriff des Binnenfrachtvertrags bestimmen. Er ist derjenige selbständige Vertrag, durch den ein Kaufmann als solcher die Beförderung von seiner Obhut anvertrauten Gütern zu Lande oder auf Binnengewässern auszuführen übernimmt.[3]) Durch den Frachtvertrag verpflichtet sich also der Frachtführer dem Absender — regelmäßig gegen Entgelt —, einen bestimmten Erfolg, nämlich eine bestimmte Ortsveränderung von Gütern herbeizuführen, nicht nur eine gewisse Tätigkeit auszuüben, Dienste zu leisten. Der entgeltliche Frachtvertrag ist also eine Unterart des Werkvertrags, wie er in §§ 631 ff. BGB. geregelt ist. Die Gestalt des Werkvertrags, wie sie im Frachtvertrage vorliegt, weist jedoch bedeutsame Besonderheiten auf. Einmal ist er ein Werkvertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstande hat, wie er in § 675 BGB. besonders geregelt ist.[4]) Sodann gehört zur Vertragspflicht des Frachtführers die Verwahrung des Frachtguts während der Reise. Insofern ist der Werkvertrag mit dem receptum verbunden. Der Frachtvertrag ist also ein in bedeutsamer Weise umgestalteter Werkvertrag und als solcher ein contractus sui generis.[5])

Als Unterart des Werkvertrags ist der Frachtvertrag ein

---

[1]) Lehmann-Ring Vorbem. vor § 425 N. 11; Makower § 425 II b; Lehmann § 199 I, 7; Staub § 425 A. 8; Goldmann § 425 N. 12; Düringer-Hachenburg § 425 N. II, 1; a. M. Eger, FrR. Bd. 1 S. 9; Schott S. 296; Puchelt-Förtsch Art. 390 A. 13.

[2]) Lehmann-Ring Vorbem. vor § 425 N. 11.

[3]) Lehmann S. 852.

[4]) Düringer-Hachenburg Vorbem. vor § 425 N. III, 3 und Bd. 2 S. 408/09; Goldmann § 425 N. 3; Staudinger, Komm. z. BGB. § 675 N. 2 b.

[5]) Eger, FrR. Bd. 1 S. 14.

gegenseitiger Vertrag, auf den die Bestimmungen der §§ 320 ff. BGB. Anwendung finden.

Der unentgeltliche Frachtvertrag ist eine Unterart des Auftrags. Auf ihn finden die Bestimmungen der §§ 662 ff. BGB. subsidiär Anwendung.

III. Bisher ist lediglich das Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer zur Sprache gekommen. Zwischen ihnen wird der Frachtvertrag abgeschlossen. Sie sind zunächst allein an ihm beteiligt. Der Frachtvertrag bezweckt jedoch Ablieferung des Gutes an einen Dritten, den Empfänger. Hierzu verpflichtet sich der Frachtführer dem Absender. Der Frachtvertrag enthält also ein Versprechen der vom Frachtführer geschuldeten Leistung an einen Dritten. Nach der gesetzlichen Regelung bleibt es nun aber nicht dabei, daß nur der Absender auf die Leistung des Frachtführers an den Dritten, den Empfänger, auf Grund jenes Versprechens berechtigt und der Empfänger lediglich zum Empfange jener Leistung des Frachtführers ermächtigt wäre. Vielmehr tritt der Empfänger unter gewissen Voraussetzungen in den Frachtvertrag ein und erwirbt eigene und selbständige Rechte gegen den Frachtführer. Nach §§ 434, 435 HGB. ist der Empfänger nämlich berechtigt,

1. vor Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung Maßregeln zur Sicherstellung des Gutes zu treffen und dem Frachtführer entsprechende Anweisungen zu erteilen;

2. nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen den Frachtführer in eigenem Namen geltend zu machen.

Das gesetzgeberische Motiv dieser Bestimmungen kann „nur darin gefunden werden, daß es hier wegen der Verschiedenheit des Erfüllungsortes von dem Aufgabeorte für den Absender von Interesse ist, wenn der Adressat gegenüber dem Transporteur nicht nur als eine zum Empfang ermächtigte Person, sondern als Forderungsberechtigter auftreten kann und somit in der Lage ist, mit seinen Interessen die Interessen des Absenders zu wahren".[6])

[6]) Hellwig S. 152; Düringer-Hachenburg § 433 N. IV; Eger, FrR. Bd. 2 S. 68 ff.; v Hahn Art. 405 §§ 1, 2, 7; Kuhn § 6.

Die Natur der Rechte des Empfängers war unter der Herrschaft des früheren Rechtes, das eine allgemein anerkannte Theorie der Verträge auf Leistung an Dritte nicht kannte, außerordentlich bestritten.[7]) Diese Streitfrage kann jedoch jetzt, da das Bürgerliche Gesetzbuch mit seiner Lehre von dem „Versprechen der Leistung an einen Dritten", aus dem der Dritte ein eigenes Recht gegen den Versprechenden erwirbt, subsidiäre Rechtsquelle des Frachtvertrags ist, als entschieden gelten. Bisher hat noch jede Untersuchung der Rechte des Empfängers — unter der Herrschaft des Bürgerlichen Gesetzbuchs — die Wahrheit jenes Satzes von Hellwig[8]) erwiesen, daß die richtigen Grundsätze über die Verträge auf Leistung an Dritte in keiner Gesetzesnorm auf ein einzelnes Rechtsverhältnis so ausführlich und richtig angewendet worden sind wie beim handelsrechtlichen Transportvertrage. Der Frachtvertrag ist ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten, bei dem der Dritte ein eigenes und selbständiges Recht auf die Leistung des Versprechenden erwirbt, und zwar gemäß § 328 II BGB. erst unter gewissen Voraussetzungen das volle Recht auf die Leistung (§ 435 HGB.), zunächst in erweiternder Auslegung von § 328 II BGB. lediglich einzelne beschränkte Befugnisse auf Grund jenes Versprechens des Frachtführers (§ 434 HGB.). Die Bestimmungen der §§ 328 ff. BGB. finden ergänzend Anwendung auf den Frachtvertrag.[9])

IV. Von Bedeutung für die Gestaltung des Frachtvertrags, insbesondere auch für die Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders, im einzelnen Falle ist der Umstand, ob der Absender dem Frachtführer einen Frachtbrief ausgestellt hat oder nicht. Von ihm soll deshalb noch die Rede sein.

Die Ausstellung eines Frachtbriefs ist beim Eisenbahnfracht-

---

[7]) vgl. die bei Schott S. 402 f.; Goldschmidt Bd. 1, Abt. 2 S. 749 ff.; Eger, FrR. Bd. 2 S. 87 ff. Aufgeführten.

[8]) S. 477.

[9]) Hellwig S. 477 ff.; Dernburg Bd. 2 § 105 IV; Cosack § 87 I; Lehmann S. 863; Düringer-Hachenburg § 433 N. IV; Staub § 434 A. 1, § 435 Einl.; Lehmann-Ring § 435 N. 2; Makower § 435 Ia; Goldmann § 435 III N. 1; Rundnagel S. 278 ff.; Winter S. 47 ff.; Henkel S. 49 ff.

geschäft nach § 55 I EVO. und Art. 6 I J. Ü. überhaupt, beim gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft nur auf Erfordern des Frachtführers nach § 426 I HGB. obligatorisch, jedoch in letzterem Falle durchaus üblich.

Der Frachtbrief, dessen wesentliche Erfordernisse § 426 HGB., § 56 EVO. und Art. 6 J. Ü. aufzählen, ist ein Begleitschreiben der Sendung, „eine den übernommenen Transport betreffende Notiz in Form eines offenen Begleitschreibens an den Empfänger, welche bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte in seiner (des Frachtführers) Hand verbleiben soll".[10]) Durch ihn soll dem Empfänger über Abschluß und Inhalt des Vertrags Nachricht und zugleich durch Bezeichnung des Bestimmungsortes und des Empfängers eine Anleitung zur Erfüllung seiner Verpflichtung gegeben werden.[11])

Darüber hinaus erlangt der Frachtbrief Bedeutung als Beweisurkunde. Der vom Absender unterschriebene — eine im Wege mechanischer Vervielfältigung hergestellte Unterschrift ist genügend —[12]) Frachtbrief beweist, wie jede eine Erklärung enthaltende Privaturkunde, in den Händen des Destinatärs bis zum Beweise des Gegenteils gemäß § 416 ZPO., daß die in ihm enthaltenen Erklärungen vom Aussteller, dem Absender, abgegeben worden sind. Hat der Frachtführer den Frachtbrief ohne Vorbehalt angenommen, so begründet sich darauf der Beweis, daß der Frachtführer die Erklärungen des Absenders gebilligt hat, daß also der Frachtvertrag gemäß dem Inhalte des Frachtbriefs zwischen den Parteien zustande gekommen ist.[13]) Diesen Beweis kann der Frachtführer ausschließen, wenn er den Angaben des Frachtbriefs durch darauf gesetzte Vermerke widerspricht, etwa „nicht nachgewogen, nicht nachgezählt". Ein Einverständnis der Parteien über den Inhalt des Frachtvertrags kann auch insoweit nicht als bewiesen gelten, als der Frachtbrief Angaben enthält,

---

[10]) Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 734/35.

[11]) Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 741.

[12]) § 426 HGB. Ziff. 9; § 56 Abs. 10 EVO.; J. Ü. Art. 6 sub m.

[13]) Staub § 426 A. 3; Düringer-Hachenburg § 426 N. III, 3; Goldmann § 426 N. 5; Cosack § 86, I d; ROLG. Bd. 6 S. 96; Makower § 426, I b 2.

die nachzuprüfen der Frachtführer nicht imstande ist, z. B. Inhalt- und Wertangaben verschlossener Sendungen. Derartige Erklärungen können höchstens für den Absender Bedeutung erlangen.[14]) Er muß jene Wertangaben bei Verlust des Gutes als Höchstbetrag des geforderten Schadensersatzes gegen sich gelten lassen, und er wird, falls seine Angaben unrichtig sind und dem Frachtführer daraus Schaden erwächst, diesem schadensersatzpflichtig.

Gegen den auf die vorbehaltlose Annahme des Frachtbriefes gestützten Beweis für Inhalt und Abschluß des Frachtvertrages ist Gegenbeweis unbeschränkt zulässig. Der Frachtbrief ist keine Formular-, sondern eine schlichte Beweisurkunde. Für die Rechte und Pflichten der Parteien ist nicht der Inhalt des Frachtbriefs, sondern die Vereinbarung der Parteien maßgebend.

Beweist der vom Frachtführer vorbehaltslos angenommene Frachtbrief auch zunächst nur für und gegen die Parteien, so wird er doch auch für den nachfolgenden Frachtführer maßgebend, der gemäß § 432 HGB. das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe vom ersten Frachtführer übernimmt, und schließlich auch gemäß § 436 HGB. für den Empfänger, wenn er ihm mit dem Gute ausgehändigt ist. Ihnen gegenüber gewinnt der Frachtbrief sogar erhöhte Bedeutung. Denn jener hat die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefs durchzuführen, und dieser hat dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten. Insoweit ist für sie der Inhalt des Frachtbriefs schlechthin maßgebend.

Noch bedeutsamer als im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft ist die Stellung des Frachtbriefs im Eisenbahnfrachtgeschäft. Hier ist der Frachtbrief ein wesentliches Erfordernis des Vertrags. Zu seinem Abschluß ist erforderlich, daß das Frachtgut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen worden ist.[15]) Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufgedrückt.[16]) Ausnahmsweise ist im inländischen Eisenbahnverkehr bei der Beförderung

---

[14]) Staub § 426 A. 3; Düringer-Hachenburg § 426 N. III, 3b.
[15]) § 61 I Satz 1 EVO.; Art. 8 I Satz 1 J. ü.
[16]) § 61 I Satz 2 EVO.; Art. 8 I Satz 2 J. ü.

von Reisegepäck, Expreßgut, Leichen und lebenden Tieren kein Frachtbrief nötig.[17]) Der Frachtbrief ist also im Eisenbahnfrachtgeschäft nicht nur Beweis-, sondern Vertragsurkunde. Er ist regelmäßig zur Gültigkeit des Vertrags ebenso erforderlich wie die Übergabe des Frachtguts. Die außerdem von den Gesetzen geforderte Abstempelung des Frachtbriefs ist jedoch kein Gültigkeitserfordernis des Frachtvertrags. Sie ist, wie sich aus dem Gesetzestext selbst und aus der Entstehungsgeschichte der Bestimmung ergibt, lediglich für die Beweiskraft des Eisenbahnfrachtbriefs bedeutsam.[18]) Der abgestempelte Frachtbrief beweist bis zum Beweise des Gegenteils den Abschluß des Frachtvertrags. Ist aber die Abstempelung unterblieben, so hat derjenige den Abschluß durch Einführung anderer Beweismittel zu beweisen, der ihn behauptet. Außer in diesem Falle findet sich im Eisenbahnfrachtgeschäft bezüglich der Beweiskraft des Frachtbriefs noch eine weitere Besonderheit. Er liefert nämlich bezüglich der Güter, deren Aufladung der Frachtführer vereinbarungsgemäß selbst besorgt, nur dann Beweis gegen die Eisenbahn über Gewicht und Anzahl der Güter, wenn eine Nachwägung und Nachzählung durch die Bahn stattgefunden hat und dies auf ihm vermerkt ist.[19])

Wie eingangs erwähnt wurde, ist die Ausstellung eines Frachtbriefs beim Eisenbahnfrachtvertrag obligatorisch, beim sonstigen Binnenfrachtvertrag durchaus üblich. Der Darstellung wird deshalb die regelmäßige Gestalt des Frachtvertrags, bei der ein Frachtbrief ausgestellt ist, zugrunde gelegt werden. Die Unterschiede zwischen dem Frachtvertrag mit und dem ohne Frachtbrief sind gering. Nur fällt natürlich bei letzterem überall da, wo eine Wirkung an die Hingabe des Frachtbriefs geknüpft ist, mit der Voraussetzung auch die Wirkung weg. Diese wenigen Besonderheiten des Frachtvertrags ohne Frachtbrief werden gelegentlich hervorgehoben werden.

---

[17]) §§ 30, 32, 40, 41, 44, 48 EVO.

[18]) Eger, FrR. Bd. 2 S. 71 f.; VO. S. 276; J. ü. S. 143 ff., 151 ff.

[19]) § 61 IV EVO.; Art. 8 IV J. ü.

§ 3.

Der Inhalt des Verfügungsrechts des Absenders.

Das Verfügungsrecht des Absenders im Eisenbahnfrachtgeschäft deckt sich inhaltlich nicht durchaus mit dem im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft. Es empfiehlt sich deshalb zunächst eine getrennte Betrachtung beider. Dabei soll von der Regelung des Verfügungsrechts im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft ausgegangen werden.

I. Das Handelsgesetzbuch bestimmt den Inhalt des Verfügungsrechts des Absenders in § 433 I folgendermaßen: „Der Absender kann den Frachtführer anweisen, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszuliefern". Es spricht also dem Absender das Recht zu, durch eine einseitige Anweisung, d. i. eine verpflichtende Willenserklärung, an den Frachtführer dessen Leistungspflicht aus dem Frachtvertrage nachträglich in gewissen Beziehungen abzuändern. Dieses Recht des Absenders findet naturgemäß seine Grenze in der vertragsmäßig übernommenen Verpflichtung des Empfängers. Eine Belastung über sie hinaus kann der Absender dem Frachtführer nicht einseitig auferlegen. Eine solche Mehrbelastung liegt aber nach der Auffassung des Gesetzes nicht schon dann vor, wenn durch die Befolgung der Anweisung etwa mehr Auslagen und sonstige Kosten entstehen als bei Erfüllung der Verpflichtung in der ursprünglichen Gestalt. Das ergibt sich aus § 433 I Satz 2 HGB. Von diesem Punkte wird an anderer Stelle[1]) besonders gehandelt werden; er bleibt zunächst außer Betracht. Weiter kann der Absender die Befolgung seiner Anweisungen nur so beanspruchen, wie es Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte entspricht. Er darf die ihm eingeräumten Befugnisse nicht zu schikanöser Bedrückung des Frachtführers mißbrauchen. Ebenso ist der Frachtführer verpflichtet, das Interesse des Absenders als des Geschäftsherrn bei Befolgung der Anweisungen auf das beste zu wahren. Er wird hierbei regelmäßig den Zweck zu berücksichtigen haben,

[1]) Unten § 6 III.

den der Absender mit seiner Anweisung erstrebt. Denn wenn ihm an sich auch die Gründe für die Anweisungen des Absenders gleichgültig sein können und er einen Anspruch auf ihre Mitteilung nicht hat, so berühren sie ihn doch insofern, als ihre Kenntnis die Art der Befolgung der Anweisung zu einer schikanösen und damit rechtlich unzulässigen stempeln kann.[2])

Innerhalb dieses durch allgemeine Rechtsgrundsätze gezogenen Rahmens hat das Verfügungsrecht des Absenders eine große Bedeutung für die Gestaltung der Vertragspflicht des Frachtführers im einzelnen Falle.

1. Zunächst ist der Frachtführer verpflichtet, das Gut auf Anweisung des Absenders anzuhalten, d. h. die Beförderung abzubrechen, sobald eine derartige Aufforderung bei ihm eingeht, und da, wo sie eingeht. Die Gründe des Absenders können sehr verschiedener Art sein, etwa eingetretene Kreditunwürdigkeit des Empfängers, sich notwendig machende Umpackung des Guts, Gefährdung des Guts infolge plötzlichen Witterungswechsels usw. Der Frachtführer wird, wenn sie ihm bekannt sind, sich, wie erwähnt, bei Befolgung der Anweisungen nach ihnen richten müssen, soweit das keine Mehrbelastung für ihn einschließt. Eine Mehrbelastung des Frachtführers würde in der Anweisung anzuhalten dann liegen, wenn er aus einer Sammelladung erst das anzuhaltende Stückgut heraussuchen und deshalb die Weiterbeförderung einer ganzen Sammelladung von Gütern auch anderer Personen unterbrechen müßte.[3]) In einem solchen Falle wäre der Frachtführer also unter Umständen nicht verpflichtet, der Anweisung des Absenders nachzukommen. Er wird aber nach Treu und Glauben auch eine solche Anweisung berücksichtigen müssen. Sie kann, obwohl sie den Frachtführer nicht in vollem Umfange zur Befolgung verpflichtet, doch insofern Bedeutung haben, als darin zugleich der Wille des Absenders ausgedrückt ist, daß das Gut zunächst nicht an den Empfänger abgeliefert werden soll. Insoweit wäre der Frachtführer dann zu ihrer Befolgung verpflichtet.[4])

---

[2]) Düringer-Hachenburg § 433 II N. 1.
[3]) Eger, FrR. Bd. 2 S. 104.
[4]) Makower § 433 Ia.

Nach Treu und Glauben kann der Absender regelmäßig nicht verlangen, daß der Frachtführer sofort bei Eingang der Anweisung die Weiterbeförderung unterbreche, etwa die Eisenbahn auf freier Strecke außerhalb der Station, der Fuhrmann auf freiem Felde oder der Flußschiffer an einer zum Landen ungeeigneten Stelle. Doch kann im Einzelfalle auch eine derartig strenge Befolgung der Anweisung geboten sein, etwa weil sonst Gefahr für das Gut droht. Wenn der Absender mit seiner Anweisung ein kürzeres oder längeres Ruhen des Gutes bezweckt, so wäre es vom Frachtführer schikanös, wenn er sofort bei Eingang der Anweisung das Gut an einem Platze anhielte, der zum Abladen und Lagern des Gutes ungeeignet wäre.

2. Neben der Anweisung, das Gut anzuhalten, nennt das Gesetz die der Rückgabe des Gutes. Die Rückgabe kann als eine endgültige gemeint sein; dann liegt in dieser Anweisung eine Kündigung des Frachtvertrags. Oder sie ist nur als eine vorübergehende gemeint; dann bedeutet diese Anweisung eine Unterbrechung der Beförderung, bei der im Unterschiede von der unter 1. behandelten Unterbrechung der Absender den unmittelbaren Besitz des Gutes wiedererlangen will.[5]) Eine Mehrbelastung des Frachtführers wird in der Anweisung, das Gut zurückzugeben, regelmäßig dann nicht liegen, wenn die Rückgabe an dem Orte erfolgen soll, an dem das Gut sich gerade befindet oder den es bei Fortsetzung des zum Bestimmungsorte eingeschlagenen Weges noch zu berühren hat. Hingegen kann eine Mehrbelastung des Frachtführers vorliegen, wenn der Absender eine Abänderung des eingeschlagenen Beförderungsweges verlangt, damit das Gut an einem nachträglich von ihm bestimmten seitwärts vom Reisewege oder über den Bestimmungsort hinausliegenden Orte zurückgegeben werde.[6]) Bedeutet eine solche Anweisung eine Erschwerung der Verpflichtung des Frachtführers, dann braucht dieser ihr nicht Folge zu leisten. Eine Mehrbelastung des Frachtführers wird wohl stets vorliegen, wenn er das bereits unterwegs befindliche Gut zwecks Rückgabe am Bestimmungs-

---

[5]) Düringer-Hachenburg § 433 II N. 2.

[6]) Eger, FrR. Bd. 2 S. 105; v. Hahn Art. 402 § 1.

orte an diesen zurückbefördern soll.[7]) Will der Absender eine Rückgabe des Gutes, die eine Mehrbelastung des Frachtführers in sich schließt, so kann er dies nicht durch Anweisung nach § 433 I HGB. erreichen. Er muß vielmehr einen neuen Frachtvertrag dieses Inhalts mit dem Frachtführer abschließen. Zum Abschluß dieses neuen Vertrags ist der Frachtführer so wenig verpflichtet wie zum Abschluß des ursprünglichen. Eine Verpflichtung des Frachtführers zur Rückbeförderung des Gutes würde sich aber dann aus dem ursprünglichen Frachtvertrage ergeben, wenn der Frachtführer das Gut versehentlich über den Bestimmungsort hinaus befördert hätte.[8]) Hier kann der Absender Rückbeförderung an den Bestimmungsort durch Anweisung nach § 433 I HGB. verlangen. Er kann aber auch — denn hierin würde keine Belastung des Frachtführers über die vertragsmäßig geschuldete Leistung hinaus liegen — Rückgabe des Gutes an jedem Orte verlangen, der sich auf dem Beförderungswege zwischen dem Bestimmungsorte und dem Orte befindet, an den das Gut befördert worden ist.

3. Schließlich führt das Gesetz noch die Anweisung auf, das Gut an einen *andern* als den ursprünglich im Frachtbrief bezeichneten *Empfänger auszuliefern*. Hierin liegt dann regelmäßig keine Mehrbelastung des Frachtführers, wenn trotz der Änderung des Empfängers der Bestimmungsort derselbe bleibt, oder der neue Bestimmungsort mit dem Aufgabeort zusammenfällt und das Gut noch nicht befördert ist, oder aber der neue Bestimmungsort auf dem vom Frachtführer auf Grund des ursprünglichen Zieles einzuschlagenden Beförderungswege liegt und das Gut noch nicht über ihn hinaus befördert ist. Der Ablieferung an einen *anderen* Empfänger an einem der hiernach zulässigen neuen Bestimmungsorte steht natürlich die Ablieferung an *denselben* Empfänger an einem dieser Orte gleich, da hierdurch eine besondere Änderung der Leistungspflicht des Frachtführers nicht herbeigeführt wird. Der Wortlaut des Gesetzes bezeichnet nur den

---

[7]) Wehrmann S. 71; Rosenthal S. 129; Eger, FrR. Bd. 2 S. 105; Puchelt-Förtsch Art. 402 A. 6; ROHG. Bd. 16 S. 198 f.

[8]) Makower § 433 Ia.

Normalfall.[9]) Wünscht der Absender jedoch Ablieferung an denselben oder einen anderen Empfänger an einem seitwärts vom Beförderungswege oder über den Bestimmungsort hinaus liegenden Orte, so bedarf es, wie in dem unter 2. angeführten entsprechenden Falle, des Abschlusses eines neuen Frachtvertrags.

Das Gesetz spricht von einem andern als dem „im Frachtbriefe bezeichneten" Empfänger. Es spricht auch hier nur vom Regelfall, daß ein Frachtbrief ausgestellt worden ist. Die Bestimmungen finden aber auch dann Anwendung, wenn kein Frachtbrief ausgestellt ist.

II. Die bisherigen Ausführungen beziehen sich zunächst nur auf das gewöhnliche Binnenfrachtgeschäft. Die angeführten Verfügungen sind jedoch in dem angegebenen Umfange auch beim Eisenbahnfrachtgeschäft zulässig. Bei diesem wird aber das Verfügungsrecht des Absenders in bedeutsamer Weise erweitert.

§ 73 EVO. bestimmt, inhaltlich übereinstimmend mit Art. 15 I J. Ü. in der Fassung des 2. Zusatzübereinkommens: „Der Absender kann verfügen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten, auf der Bestimmungsstation zurückgehalten, oder an einen anderen Empfänger, oder an einem anderen Orte ausgeliefert, oder nach der Versandstation zurückgesandt werde". Demnach kann der Absender den Frachtführer, hier die Eisenbahn, wie beim gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäfte anweisen, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen Empfänger abzuliefern — in dem aufgewiesenen Umfange. Belanglos ist, daß nur von einer Rückgabe an den Absender auf der Versandstation die Rede ist. Natürlich kann — nach dem bisher Ausgeführten — der Absender die Auslieferung des Gutes an sich selbst wie an jeden beliebigen Empfänger am Bestimmungsorte oder an einem am Beförderungswege zwischen Bestimmungs- und Aufgabeort gelegenen Orte verlangen. Eine Änderung, und zwar Erweiterung des Verfügungsrechts gegenüber § 433 I HGB. liegt jedoch insofern vor, als das Gesetz dem Absender noch folgende Anweisungen gestattet:

---

[9]) Eger, VO. S. 374; J. Ü. S. 276.

1. daß das Gut ganz allgemein an einem anderen als dem Bestimmungsorte, nach dem Internationalen Übereinkommen am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation oder auf einer über die Bestimmungsstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station ausgeliefert werde;

2. daß es nach der Versandstation zurückgesendet werde.

Hinsichtlich der ersten dieser beiden Bestimmungen spricht die Eisenbahnverkehrsordnung zwar nur davon, daß der Absender verfügen könne, daß das Gut „an einem andern Orte" ausgeliefert werde. Diese Bestimmung wäre nach den Ausführungen unter I aber überflüssig, wenn dieser andere Ort nur ein Ort auf dem Wege zwischen Aufgabe- und Bestimmungsort sein dürfte. Das Gesetz spricht auch ganz allgemein von einem anderen als dem Bestimmungsorte, so daß darunter auch jeder seitwärts am Beförderungswege und über den Bestimmungsort hinausliegende Ort mit begriffen werden muß. Für diese Auslegung der Stelle spricht auch die Geschichte der Bestimmung. Der Wortlaut dieser Bestimmung in § 64 der früheren EVO. stimmte mit dem mitgeteilten Wortlaute der Stelle im Internationalen Übereinkommen in seiner jetzigen Fassung überein, wonach eine Auslieferung des Guts an einem seitwärts vom Beförderungswege oder über den Bestimmungsort hinausliegenden Orte vom Absender verlangt werden konnte. Eine Einschränkung hat die neue Eisenbahnverkehrsordnung demgegenüber sicherlich nicht geben wollen. Das widerspräche dem Verkehrsbedürfnis, das ständig auf eine Erweiterung des Verfügungsrechts drängt. Die neue Fassung bedeutet lediglich eine Vereinfachung des Wortlauts. Danach ist der Absender berechtigt, die Eisenbahn nachträglich anzuweisen, das Gut an jedem beliebigen vom Bestimmungsorte unterschiedenen Orte auszuliefern. Dabei macht es keinen Unterschied, ob die Auslieferung an ihn selbst, an den ursprünglich bezeichneten oder einen anderen Empfänger erfolgen soll. Kann der Absender die Eisenbahn anweisen, das Gut an jedem beliebigen vom Bestimmungsorte unterschiedenen Orte auszuliefern, so zweifellos auch am Aufgabeorte. Daraus folgt, daß er die Eisenbahn anweisen kann, das Gut an die Versandstation zurückzubefördern und dort an ihn auszuliefern, wie die Eisenbahnverkehrsordnung und das

Internationale Übereinkommen nach ihrer neuen Fassung auch ausdrücklich bestimmen. § 64 der früheren EVO. und das Internationale Übereinkommen in der ursprünglichen Fassung enthielten diese Bestimmung nicht. In der Literatur war es bestritten, ob der Frachtführer der Anweisung des Absenders, das Gut an den Aufgabeort zurückzubefördern und dort zurückzugeben, nachzukommen habe. Eger[10]) und im Anschluß an ihn Wetzig[11]) und Schenk[12]) bestritten das, schwerlich mit Recht. Denn der von ihnen angegebene Grund, dadurch würde der Grundsatz durchbrochen, daß dem Frachtführer eine Belastung über die übernommene Verpflichtung hinaus nicht zugemutet werden dürfe, schlägt nicht durch. Jener Grundsatz war ohnedies schon durchbrochen, da die Eisenbahn das Gut auf Verlangen des Absenders auch an einen Ort seitwärts vom Beförderungswege und über den Bestimmungsort hinaus zu befördern hatte. Wird ihr diese Mehrbelastung zugemutet, warum nicht die — unter Umständen viel geringere —, das Gut zwecks Rückgabe an den Absender an den Aufgabeort zurückzubefördern?

Jedenfalls steht fest, daß die Eisenbahnverkehrsordnung und das Internationale Übereinkommen in ihrer jetzigen Fassung den Grundsatz, daß eine Mehrbelastung des Frachtführers über die ursprünglich übernommene Verpflichtung hinaus nicht erfolgen dürfe, insofern durchbrechen, als die im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäfte dem Verfügungsrechte des Absenders hinsichtlich des Ablieferungsortes und der Rückbeförderung des Gutes gezogenen Schranken gefallen sind. Diese Durchbrechung jenes Grundsatzes findet ihren Grund und ihre Rechtfertigung in der Eigenart des Eisenbahnfrachtgeschäfts und der Organisation des Eisenbahnverkehrs. Die öffentlichen Eisenbahnen sind, wenn gewisse gesetzliche Voraussetzungen erfüllt sind, zum Abschlusse der ihnen angetragenen Frachtverträge verpflichtet.[13]) Auch ohne jene Ausdehnung des Verfügungsrechts könnte sich die Eisenbahn, falls der Absender Rückbeförderung des Guts an den Aufgabeort und

[10]) VO. S. 373; J. ü. S. 275.
[11]) S. 20/21.
[12]) S. 28/29.
[13]) § 453 HGB.; §§ 53, 54 EVO.; Art. 5 J. ü.

Ablieferung seitwärts vom Beförderungswege oder jenseits des Bestimmungsortes forderte, dem nicht entziehen. Sie müßte nach seinem Willen einen neuen Frachtvertrag jenes Inhalts mit ihm abschließen. Durch die Ausdehnung des Verfügungsrechts erübrigt sich der Abschluß eines neuen Vertrags. Diese Vereinfachung liegt namentlich im Interesse des Absenders, aber doch auch in dem der Bahn. Dazu kommt, daß die tatsächlich eintretende Mehrbelastung für die Bahn infolge ihrer umfassenden Organisation über ein großes Gebiet hin und infolge ihres weitverzweigten Schienennetzes verhältnismäßig leicht zu überwinden ist. Diese Ausdehnung des Verfügungsrechts bedeutet also im ganzen weniger eine Mehrbelastung der Bahn als eine Vereinfachung und Erleichterung des Verkehrs im Interesse nicht nur des Absenders, sondern auch der Bahn.

Außer den angeführten erklärt § 73 EVO. noch Anweisungen des Inhalts für zulässig und die Bahn verpflichtend, daß eine Nachnahme nach Eingang nachträglich aufgelegt, erhöht, gemindert oder zurückgezogen, sowie daß die Sendung fracht- und gebührenfrei abgeliefert werde. Nach der früheren Eisenbahnverkehrsordnung und noch heute nach dem Internationalen Übereinkommen[14]) ist die Befolgung solcher Anweisungen ins Ermessen der Bahn gestellt.

III. Ist nun mit den aufgeführten Anweisungen der Inhalt des Verfügungsrechts des Absenders erschöpft? Die Eisenbahnverkehrsordnung sagt hierüber in § 73 II: „Verfügungen anderer Art können durch den Tarif einheitlich zugelassen werden". Art. 15 I J. Ü., in der Fassung des 1. und 2. Zusatzübereinkommens bestimmt hierüber in wörtlicher Übereinstimmung mit § 64 I der früheren EVO.: „Nachträgliche Verfügungen und Anweisungen anderen als des angegebenen Inhalts sind unzulässig". Demnach ist im Eisenbahnfrachtgeschäft das Verfügungsrecht des Absenders — soweit der Tarif für das Inland nicht besondere Ausnahmen zuläßt — auf die angeführten Anweisungen beschränkt.[15]) Ihre

---

[14]) Art. 15 I Satz 2 in der Fassung des 1. und 2. Zusatzübereinkommens.

[15]) A. M. nur Eger, VO. S. 372 u. 376; J. Ü. S. 260.

Aufzählung in der Eisenbahnverkehrsordnung und im Internationalen Übereinkommen ist erschöpfend.

Für das gewöhnliche Binnenfrachtgeschäft gibt es eine derartige Bestimmung nicht. Schon aus der Tatsache jener ausdrücklichen Einschränkung des Verfügungsrechts auf die aufgezählten Befugnisse im Eisenbahnfrachtgeschäft wird man schließen dürfen, daß die Aufzählung an sich nicht als erschöpfend, sondern als Anführung der wesentlichsten das Verfügungsrecht ausmachenden Befugnisse gedacht ist. So fassen auch die Protokolle die Aufzählung der einzelnen Anweisungen auf.[16]) Der Satz, daß § 433 I Satz 1 HGB. ausdehnend auszulegen sei, läßt sich jedoch noch umfassender begründen. Der Frachtvertrag ist, wie ausgeführt wurde, ein eigenartig gestalteter Werkvertrag. Nach § 649 BGB. hat der Besteller des Werkes das Recht, den Vertrag jederzeit zu kündigen. Nur der Besteller hat also ein Recht auf die Herstellung des Werkes, nicht auch der Unternehmer. Sondervorschriften, die die Übertragung dieses Rechtssatzes auf den Frachtvertrag ausschließen, gibt es nicht. Demnach gilt auch für das Frachtgeschäft, daß der Frachtführer kein Recht auf die Durchführung des Frachtvertrags, die Erledigung des ihm erteilten Beförderungsauftrags hat, sondern lediglich dem Absender gegenüber dazu verpflichtet ist. Der Absender kann den Frachtvertrag jederzeit kündigen. Damit erlischt der Beförderungsauftrag. Da der Absender allein darüber zu befinden hat, ob der Beförderungsauftrag überhaupt weiter durchgeführt werden soll, wird man ihm auch grundsätzlich das Recht geben müssen, zu befinden, *wie* er durchgeführt werden soll. Man wird ihn zu jeder Anweisung an den Frachtführer für berechtigt erklären müssen, die sich als ein Geringeres darstellt gegenüber der in der sofortigen Kündigung liegenden Verfügung über seine Forderung gegen den Frachtführer, vorausgesetzt natürlich, daß dadurch keine Belastung des Frachtführers über die ursprünglich übernommene Verpflichtung hinaus erwächst.[17]) Es wäre doch auch unverständlich, wenn das Gesetz so einschneidende Anweisungen, wie Rückgabe des Gutes,

---

[16]) Lutz S. 852, 1233, besonders 5043.

[17]) Düringer-Hachenburg § 433 II.

Unterbrechung der Beförderung, Ablieferung an einen anderen Empfänger, ausdrücklich für zulässig erklären und geringfügige Einwirkungen auf das Gut zu seiner Sicherung oder sonstigen Behandlung ausschließen wollte.[18]) Schließlich ist zu erwägen, daß der Absender naturgemäß ein Interesse an derartigen Einwirkungen auf das Gut hat, während sie dem Frachtführer gleichgültig sein können, solange sie ihm keine Mehrbelastung verursachen. Es besteht also kein Grund, das Verfügungsrecht im Interesse des Frachtführers einzuschränken. Ein Interesse an einer derartigen Beschränkung könnte höchstens der Empfänger haben, der unter gewissen Voraussetzungen an die Stelle des Absenders tritt. Zu dessen Gunsten zieht auch der später[19]) noch zu betrachtende § 433 II HGB. dem Verfügungsrechte des Absenders eine zeitliche Schranke. Diese Bestimmung interessiert hier aber noch aus einem anderen Grunde. Nach ihr darf nämlich der Frachtführer nach dem Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders nur noch „den Anweisungen" des Empfängers Folge leisten. Der Empfänger ist also von diesem Zeitpunkte an zu allen Anweisungen an den Frachtführer bezüglich des Gutes befugt. Daraus muß man schließen, daß der Absender, solange er verfügungsberechtigt ist, gleichfalls zu allen Anweisungen hinsichtlich des Gutes befugt ist, die keine Erschwerung der Verpflichtung des Frachtführers bedeuten. Denn er ist doch die ursprüngliche Vertragspartei, der Empfänger löst ihn erst ab; und es ist nicht anzunehmen, daß das Gesetz dem Absender vor Eintritt des Empfängers in den Vertrag eine schlechtere Rechtsstellung habe einräumen wollen als dem Empfänger nach der Entstehung seines Verfügungsrechtes.

Nach alledem wird man sich der fast einstimmigen Meinung anschließen müssen,[20]) daß die Bestimmung in § 433 I HGB. ausdehnend auszulegen ist, daß die dort aufgeführten Anweisungen Beispiele, keine erschöpfende Aufzählung sind, und daß der Fracht-

---

[18]) vgl. hierzu und zum folgenden Staub in Eger, E. Bd. 12 S. 177 f.

[19]) Unten § 7 IV.

[20]) A. M. nur Rosenthal S. 131; Gerstner S. 254; wohl auch Thöl § 15; nicht ganz so weit wie der Text geht auch Makower § 433 Ia.

führer wie den dort angegebenen, so auch allen anderen Anweisungen des Absenders hinsichtlich des Gutes Folge zu leisten hat, wenn dadurch keine Mehrbelastung für ihn eintritt, so etwa betreffs Behandlung, Umladung, Verpackung des Gutes, Einschlagen eines bestimmten Weges u. a.

Bei den bisherigen Darlegungen ist immer vorausgesetzt, daß die Anweisungen des Empfängers sich auf das Gut beziehen, über das der Frachtvertrag abgeschlossen worden ist, und das bei Erteilung der Anweisung regelmäßig zur Beförderung übergeben sein wird. Die Anweisung des Absenders, der Frachtführer solle andere Güter als die, über die der Vertrag abgeschlossen ist, zur Beförderung annehmen, ist unzulässig selbst dann, wenn sie keine Mehrbelastung des Frachtführers einschließt.[21]) Denn dabei handelt es sich um einen anderen Vertragsgegenstand. Im Geltungsbereich des Binnenschiffahrtsgesetzes ist eine solche Anweisung jedoch zulässig; denn dessen § 43 bestimmt: „Der Frachtführer muß statt der vertragsmäßigen andere von demselben Absender nach dem Ablieferungsorte ihm angebotene Güter annehmen, wenn dadurch seine Lage nicht verschlechtert wird".

IV. Das bisher dargelegte Verfügungsrecht steht dem Absender kraft Gesetzes zu. Die gesetzlichen Vorschriften sind jedoch nicht zwingenden Rechtes. Die Parteien können Abweichendes vereinbaren. Der Absender kann gegenüber dem Frachtführer auf sein Verfügungsrecht vertragsmäßig verzichten, die Parteien können gewisse Befugnisse ausschließen oder das Verfügungsrecht über die gesetzlichen Schranken hinaus ausdehnen, sie können den Zeitpunkt seines Entstehens und seines Erlöschens abweichend von der gesetzlichen Regelung ordnen. Auch für die Eisenbahnen sind derartige Vereinbarungen nicht durch § 471 HGB. ausgeschlossen. Nimmt aber der Absender Verfügungen vor, die erst durch besondere Vereinbarungen ermöglicht sind, so handelt es sich nicht mehr um Geltendmachung des hier zu behandelnden einseitigen, sondern eines vertragsmäßigen Verfügungs-

---

[21]) ROHG. Bd. 24 S. 416; Goldmann § 433 N. 3; v. Hahn Art. 402 § 1 A. 1; Puchelt-Förtsch Art. 391 A. 1; Eger, FrR. Bd. 2 S. 106 f.; Makower § 433 Ia; Staub § 433 A. 1; Staub in Eger, E. Bd. 12 S. 177 f.

rechtes. Anweisungen dieser Art bleiben im folgenden außer Betracht, ebenso wie die auf besonderer Vereinbarung beruhenden Gründe seines Entstehens und Erlöschens. Der Darstellung wird das Verfügungsrecht nach seinem gesetzlichen Umfang und Inhalt zugrunde gelegt.

§ 4.

Der Begriff des Verfügungsrechts des Absenders.

Das Verfügungsrecht des Absenders ist, wie sich schon im Laufe der Untersuchung ergab,[1]) eine Folge des Frachtvertrags als eines Werkvertrags.[2]) Der Absender als der Besteller des Werkes ist hinsichtlich der Herstellung des Werkes allein forderungsberechtigt, der Frachtführer als der Unternehmer insoweit ausschließlich verpflichtet. Deshalb kann der Absender den Vertrag jederzeit kündigen und — im Rahmen der Vertragspflicht des Frachtführers — diejenigen Einwirkungen auf sein Forderungsrecht vornehmen, die sich im Verhältnis zur Kündigung als ein Geringeres darstellen. Die Ausübung des Verfügungsrechts ist die Betätigung der Herrschaft über sein Forderungsrecht gegen den Frachtführer.

Die Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders hat zur unmittelbaren Folge die Änderung der dem Absender gegen den Frachtführer aus dem Vertrage zustehenden Forderung. Insofern enthält jede derartige Anweisung eine Verfügung über sie, ist diese Anweisung ein Verfügungsgeschäft (im weitesten Sinne, wie sich sofort ergeben wird) und wird das ihr zugrunde liegende Recht als Verfügungsrecht bezeichnet.

Der Begriff der Verfügung, des Verfügungsgeschäfts, — nur um rechtsgeschäftliche Verfügungen handelt es sich hier, die sogen. Zwangsverfügungen bleiben außer Betracht — als eines Grundbegriffs des Zivilrechts ist erst durch das Bürgerliche Gesetzbuch ausgebildet worden.[3]) Planck,[4]) dessen Begriffsbestim-

---

[1]) § 3 III.

[2]) A. M. Wehrmann S. 68.

[3]) Sohm II S. 192.

[4]) Komm. z. BGB. Bd. 1 3. Aufl. S. 185; ähnlich Staudinger Bd. 1 1. Aufl. S. 257; vgl. auch Wendt, Arch. f. ziv. Prax. Bd. 89 S. 420; Eccius bei Gruchot Bd. 44 S. 465 und DJZ. 1904 Sp. 53; v. Thur ebenda Sp. 426.

mung die in der Literatur herrschende war, versteht unter Verfügungsgeschäften diejenigen Rechtsgeschäfte, durch die unmittelbar ein Recht übertragen, belastet, geändert oder aufgehoben wird. Dieser Begriff ist jedoch, wie Sohm[5]) ausführt, zu weit. Denn es gibt Rechte, über die nicht verfügt werden kann, so die Rechte des Personenrechts. Sohm bestimmt deshalb das Verfügungsgeschäft als ein auf ein Vermögensrecht unmittelbar wirkendes, d. h. zu wirken fähiges und bestimmtes Rechtsgeschäft.[6]) Diese Begriffsbestimmung ist durchaus gleichbedeutend mit der von Sohm an anderer Stelle[7]) gegebenen: „Verfügungsgeschäft ist ein die Rechtslage eines bestimmten Gegenstandes unmittelbar änderndes Rechtsgeschäft". Doch mag diese zweite Begriffsbestimmung hier außer Betracht bleiben, da sie den von Sohm entwickelten, in der Literatur bestrittenen[8]) Begriff des Gegenstandes zur Voraussetzung hat, der für die vorliegende Darstellung entbehrt werden kann. Der entwickelte Begriff des Verfügungsgeschäfts gilt übrigens nur für den Vermögensverkehr unter Lebenden.[9])

Die unter diesen Begriff fallenden Verfügungsgeschäfte sind nun aber keineswegs gleichartig. Sie zerfallen nach Maßgabe der auf sie anwendbaren Rechtssätze in zwei wesentlich verschiedene Gruppen.[10]) Die eine Gruppe umfaßt diejenigen Verfügungsgeschäfte, die Veräußerungsgeschäfte und diesen ähnliche Geschäfte sind, nämlich die den Gegner einseitig bereichernden abstrakten Rechtsgeschäfte, von Sohm als echte Verfügungsgeschäfte bezeichneten.[11]) Die andere Gruppe enthält im Gegensatze dazu keine abstrakten Zuwendungsgeschäfte, sondern Geschäfte zu Lasten des Vertragsgegners, mittelbar regelmäßig auch zu eigenen Lasten. Sie sind die Verfügungsgeschäfte im weiteren Sinne.[12]) Während

[5]) Sohm I S. 7 A. 1.

[6]) Sohm II S. 192; so jetzt auch Staudinger Bd. 1 3./4. Aufl. S. 337; Dernburg Bd. 1 S. 342; Binder S. 26.

[7]) Sohm I S. 7.

[8]) Binder.

[9]) Sohm I S. 8; Binder S. 26; Dernburg Bd. 1 S. 342.

[10]) Sohm I S. 9—11, II S. 199 f.

[11]) Sohm I S. 9, II S. 199.

[12]) Sohm I S. 11, II S. 200.

jene regelmäßig — ausgenommen die Aufhebung eines begrenzten dinglichen Rechts — Verträge sind, werden diese durch einseitige empfangsbedürftige Willenserklärung vollzogen, ausgenommen nach einer weitverbreiteten Meinung Wandelung und Minderung.[13]) Gemeinsam ist beiden Gruppen, daß ihre Ausübung die unmittelbare Änderung der Rechtslage eines Vermögensrechts, also eine Verfügungswirkung zur Folge hat. Ihr grundlegender Unterschied besteht darin, daß nur bei den echten Verfügungsgeschäften ein verfügungsgeschäftlicher Tatbestand, d. i. ein den Gegner einseitig bereicherndes Rechtsgeschäft, vorliegt Die Verfügungsgeschäfte im weiteren Sinne hingegen sind, was den rechtsgeschäftlichen Tatbestand betrifft, keine Verfügungs-, sondern Gestaltungsgeschäfte.

Das Wesen des Gestaltungsgeschäfts besteht nach Sohm, der die Bezeichnung von Seckel übernommen hat, den Kreis der unter sie fallenden Rechtsgeschäfte aber erheblich einschränkt, darin, daß der Erklärende die Rechtslage des Geschäftsgegners zu dessen Lasten (regelmäßig) durch einseitige Willenserklärung gestaltet (ändert).[14]) Nicht alle Gestaltungsgeschäfte haben, wie die Verfügungsgeschäfte im weiteren Sinne, Verfügungswirkung. Durch Ausübung eines Gestaltungsgeschäfts kann auch ein Rechtsgeschäft vernichtet werden (Rücktritt, Anfechtung) oder ein Verpflichtungsverhältnis erzeugt werden (Vorkaufsrecht). Im Unterschiede von solchen Gestaltungsgeschäften kann man mit Sohm diejenigen, die Verfügungswirkung haben, als verfügende Gestaltungsgeschäfte bezeichnen.[15]) Zu diesen verfügenden Gestaltungsgeschäften gehört auch, wie etwa die Aufrechnung, die Fälligkeit herbeiführende Kündigung, die „Verfügung" des Absenders. Denn der Absender ändert durch einseitige Willenserklärung unmittelbar das ihm aus dem Frachtvertrage gegen den Frachtführer zustehende Forderungsrecht, und zwar zu Lasten des Frachtführers, mittelbar auch zu eigenen Lasten.

Die Verschiedenheit dieser beiden Arten von Rechtsgeschäften mit Verfügungswirkung, Verfügungsgeschäften im weitesten Sinne,

---

[13]) Sohm I S. 10, 12.

[14]) Sohm I S. 11 f., II S. 200.

[15]) Wie Note 14.

spricht sich darin aus, daß nur auf die echten Verfügungsgeschäfte alle die Verfügungen betreffenden Rechtssätze Anwendung finden, so die Rechtssätze von der causa, von der Wirksamkeit der vom Nichtberechtigten im eigenen Namen vorgenommenen Verfügung nach § 185 BGB. und von der Legitimation des Nichtberechtigten zugunsten des gutgläubigen Erwerbers.[16]) Für die verfügenden Gestaltungsgeschäfte hingegen gelten nur die an dritter Stelle genannten Rechtssätze; denn sie allein beziehen sich auf die Verfügungswirkung.[17]) Jene ersten beiden Gruppen von Rechtssätzen betreffen den verfügungsgeschäftlichen Tatbestand, der bei den verfügenden Gestaltungsgeschäften nicht vorliegt. Da „die Verfügung" des Absenders ein verfügendes Gestaltungsgeschäft ist, so folgt als hier interessierendes wichtigstes Ergebnis dieser Unterscheidung, daß die von einem Nichtberechtigten im eigenen Namen an den Frachtführer erlassene Verfügung weder durch Einwilligung des Absenders wirksam sein noch durch seine Genehmigung es werden kann.[18])

Die „Verfügung" des Absenders läßt sich, wie die bisherigen Ausführungen ergaben, dem weiteren Begriffe des Verfügungsgeschäfts einordnen. Die Gesetze bezeichnen nun die Vornahme der Verfügung des Absenders als die Ausübung eines Verfügungsrechts.[19]) Kann man von einem besonderen Verfügungsrecht des Absenders sprechen? Ist die damit bezeichnete Befugnis des Absenders, durch einseitigen Rechtsakt Rechtswirkungen hervorzurufen, ein subjektives Recht? Handelt es sich nicht nur um eine allgemeine Möglichkeit zu rechtswirksamem Handeln, eine rechtliche Situation, die höchstens Voraussetzung für die Entstehung subjektiver Rechte ist?[20]) Ist dieses „Verfügungsrecht" des Absenders nicht auch lediglich Ausfluß und unselbständige Begleiterscheinung eines anderen Rechtes, des Forderungsrechtes des Absenders gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage?

---

[16]) Soh m I S. 11, 13.

[17]) Soh m I S. 14, II S. 200 f.

[18]) Soh m I S. 13 f., II S. 200 f.

[19]) § 433 II HGB.; § 73 IX EVO.; Art. 15 IV J. Ü.

[20]) So etwa lehnen Binder S. 69/70 und Kohler, Lehrb. des bürgerl. R. Bd. 1 S. 151 den Begriff des Gestaltungsrechts ab.

Letzteres ist zweifellos richtig. Das Verfügungsrecht des Absenders ist eine Rechtsbildung unselbständiger und abgeleiteter Art. Es hat das Recht des Absenders aus dem Frachtvertrage zur Voraussetzung, wirkt nur auf dieses und kann unabhängig von ihm nicht bestehen. Aber diesen „sekundären" Charakter teilt es mit einer großen Anzahl anderer Rechte, etwa dem Aufrechnungs-, dem Kündigungsrechte u. a., den von Zitelmann so genannnten Rechten des rechtlichen Könnens, den weitaus meisten Gestaltungsrechten.[21]) Das allein ist kein Grund, ihm den Charakter eines subjektiven Rechts abzusprechen.[22]) Bedeutsamer ist jener erste gegen die Gruppe der Gestaltungsrechte überhaupt gerichtete Einwand. Nun ist gewiß eine bloße abstrakte Möglichkeit zu rechtswirksamem Handeln, die die Rechtsordnung jedem einräumt, die mit dem Begriffe der (geschäftsfähigen usw.) Person von selbst gegeben ist, kein subjektives Recht.[23]) Aber um eine derartige bloße allgemeine Möglichkeit handelt es sich beim Verfügungsrecht des Absenders auch nicht. Vielmehr gibt die Rechtsordnung beim Bestehen eines bestimmten Rechtsverhältnisses zwischen zwei Personen der einen von ihnen die Macht, auf die Rechtslage der andern einzuwirken. Ob man nun jede derartige konkret begründete und vom Rechte anerkannte Befugnis als ein subjektives Recht ansehen darf, hängt davon ab, ob dieser allgemeinste Rechtsbegriff der der geltenden Rechtsordnung zugrunde liegende ist, mit anderen Worten, ob es Rechtssätze gibt, die auf alle „Rechte" in diesem allgemeinsten Sinne Anwendung finden.[24]) Diese Frage wird von Sohm bejaht.[25]) Er weist drei solche Rechtssätze nach:

1. Schikanöse Rechtsausübung ist unzulässig (§ 226 BGB.);

2. jede Einwirkung auf ein fremdes Rechtsgut, die nicht durch ein Recht gedeckt ist, ist eine rechtswidrige Handlung;

3. jede schuldhafte Verletzung eines fremden Rechts durch eine widerrechtliche Handlung macht schadensersatzpflichtig.

Der erste dieser Sätze ist bereits als für das „Verfügungs-

---

[21]) Zitelmann Bd. 2 S. 20, 32, 35.

[22]) Seckel S. 219; Zitelmann Bd. 2 S. 35, 43, 45; Abraham S. 60.

[23]) Sohm I S. 83 A. 2.

[24]) Sohm II S. 178, I S. 83 f.

[25]) Sohm II S. 179.

recht" des Absenders gültig aufgezeigt worden.[26]) Schikanöse Ausübung des „Verfügungsrechts" ist unzulässig. Sie verpflichtet den Frachtführer nicht; denn sie ist keine „Rechtsausübung". Ebenso wurde der zweite jener Sätze bereits berührt[27]) und wird noch eingehender erörtert werden.[28]) Die im Rahmen des „Verfügungsrechts" erlassene Verfügung und nur sie verpflichtet den Frachtführer zum Gehorsam. Daß schließlich die schuldhafte Verletzung des dem Absender eingeräumten „Verfügungsrechts" schadensersatzpflichtig macht, wird noch ausgeführt werden.[29])

Demnach ist das Verfügungsrecht des Absenders ein subjektives Recht. Seine Kraft besteht und erschöpft sich darin, die ihm gemäße Handlung zu rechtfertigen, sie zu einer rechtmäßigen zu stempeln.[30]) Wir sind also berechtigt, mit den Gesetzen von dem Verfügungsrecht des Absenders als einem subjektiven Rechte zu sprechen.

§ 5.

Entstehung und Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders.

Hinsichtlich der Entstehung und der Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders ist wieder wegen der zwischen dem gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft und dem Eisenbahnfrachtgeschäft bestehenden bedeutsamen Unterschiede eine getrennte Behandlung beider angebracht. Zunächst soll das Binnenfrachtgeschäft unter Absehen vom Eisenbahnfrachtgeschäft behandelt werden.

I. Das Verfügungsrecht des Absenders setzt sein Forderungsrecht aus dem Frachtvertrage voraus. Es kann deshalb frühestens mit ihm, also mit dem Abschlusse des Frachtvertrags, zur Entstehung kommen. Aber mit diesem entsteht es auch notwendig, wenn es nicht ausdrücklich durch Parteivereinbarung ausgeschlossen wird. Eine weitere Voraussetzung für die Entstehung des Verfügungsrechts des Absenders gibt es nicht. Insbesondere ist nicht

---

[26]) Oben § 3 I.
[27]) Ebenda.
[28]) Unten § 6 I.
[29]) Unten § 6 V.
[30]) Sohm I S. 83 f.

erforderlich, daß das Frachtgut dem Frachtführer übergeben worden ist.[1]) Denn es ist nicht einzusehen, weshalb der Absender, wenn der Frachtführer das Gut abzuholen hat, nicht vor der Abholung Verfügungen soll treffen können, etwa wenn das Gut gar nicht beim Absender, sondern bei irgendeinem Dritten liegt und der Frachtführer mit der Abholung säumig ist. Außerdem ist auch bereits ein Fall der Ausübung des Verfügungsrechts vor Übergabe des Gutes an den Frachtführer behandelt worden, nämlich der in § 43 BSchG. geregelte.[2])

Alleinige Voraussetzung für die Entstehung des Verfügungsrechts des Absenders ist also der Abschluß des Frachtvertrags. Hierfür ist beim gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäfte keine Form vorgeschrieben. Es besteht also nach allgemeinen Grundsätzen volle Formfreiheit, soweit die Parteien nichts Abweichendes vereinbaren. Insbesondere gehört weder die Ausstellung eines Frachtbriefs noch die Übergabe des Frachtguts zu den Essentalien des Frachtvertrags. Der Frachtvertrag ist ein reiner Konsensualkontrakt. Er kann schriftlich oder mündlich, ausdrücklich oder stillschweigend abgeschlossen werden. Letzteres kann dann vorliegen, wenn der Absender den von ihm ausgestellten und unterzeichneten Frachtbrief mit dem Frachtgut dem Frachtführer übersendet und dieser sie vorbehaltlos annimmt.[3]) Der Frachtvertrag ist regelmäßig entgeltlich. An sich würde also zum Abschlusse nicht nur Einigung über die Beförderung des Gutes, sondern auch über die Vergütung erforderlich sein. Jedoch ist, falls eine Vereinbarung der letzteren Art nicht getroffen ist, der Vertrag deshalb nicht hinfällig, sondern nach § 632 BGB. ist die taxmäßige, event. die übliche Vergütung als stillschweigend vereinbart anzusehen. Ist Schriftform vereinbart, so gilt nach §§ 125 II, 154 II BGB. der Vertrag im Zweifel als nicht geschlossen, solange der Form nicht genügt ist.

Das Verfügungsrecht des Absenders wird ausgeübt durch eine Anweisung, d. i. eine einseitige verpflichtende Willenserklärung,

---

[1]) A. M. Wetzig S. 36 f.; Peters S. 33 f.; Schenk S. 39 f.

[2]) Oben § 3 III a. E.

[3]) Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 738.

an den Frachtführer. Sie bedarf im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft keiner Form. Nur muß sie dem Frachtführer zugehen, um wirksam zu werden. Sie ist empfangsbedürftig (§ 130 BGB.). Der Absender trägt die Gefahr der Übersendung.

Befindet sich das Gut zur Zeit der Erteilung der Anweisung im Besitze eines Unterfrachtführers, der die Beförderung nach § 432 HGB. auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs übernommen hat, so ist es zwar genügend, daß sie einem der beteiligten Frachtführer zugeht, da sie sämtlich für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke haften. Jedoch haftet bei Nichtbefolgung der Anweisung dem Absender nur derjenige von ihnen, dem die Anweisung zugegangen ist, sei es unmittelbar, sei es durch Vermittelung eines Beteiligten.[4])

Die Anweisung, das Gut an einen Dritten herauszugeben, kann auch in der Form des § 783 BGB. erfolgen.[5]) Dann ist der Frachtführer zwar berechtigt, aber nach § 787 II BGB. nicht verpflichtet, bei Vorlegung des Anweisungsscheins das Gut an den darin bezeichneten Empfänger auszuliefern oder sich durch seine auf den Schein gesetzte Annahmeerklärung gemäß § 784 BGB. dazu zu verpflichten.

II. Im Gegensatz zum gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft sind Entstehung und Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders im Eisenbahnfrachtgeschäft an bestimmte Formen gebunden.

Auch hier ist für die Entstehung des Verfügungsrechts der Abschluß des Frachtvertrags erforderlich und genügend. Über ihn bestimmt § 61 EVO. in inhaltlicher Übereinstimmung mit Art. 8 J. Ü.: „Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme ist dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufzudrücken". Der Eisenbahnfrachtvertrag ist also Real- und Formalkontrakt.[6]) Zur

---

[4]) Makower § 433 Ib.

[5]) Wie Note 4.

[6]) Staub § 453 A. 5; Düringer-Hachenburg Vorbem. vor § 453 N. V; Lehmann-Ring § 455 N. 1—3; Schwab S. 78; Rosenthal S. 52; Gerstner S. 94/95; jetzt auch Eger, VO. S. 275, J. Ü. S. 147 ff.;

Gültigkeit des Vertrags ist Übergabe von Gut und Brief zur Beförderung an die Abfertigungsstelle und Annahme beider durch sie erforderlich. Hingegen ist die Abstempelung des Frachtbriefs, die die Gesetze noch vorschreiben, kein Gültigkeitserfordernis, sondern lediglich ein Beweismittel für den Abschluß des Vertrags.[7])

Von der dargelegten Regel gibt es eine Anzahl Ausnahmen.[8]) Zum Abschlusse des Frachtvertrags über die Beförderung von Reisegepäck, Expreßgut, lebenden Tieren und Leichen bedarf es nicht der Ausstellung eines Frachtbriefs. Der Frachtvertrag über die Beförderung von Reisegepäck wird durch — regelmäßig mündliche — Vereinbarung unter Übergabe des Gutes abgeschlossen. Die Bahn ist verpflichtet, bei der Annahme des Gutes dem Reisenden einen auf den Inhaber lautenden Gepäckschein auszuhändigen, d. i. eine Quittung über den Empfang des Gutes nud die Zahlung der Gepäckfracht, gegen deren Rückgabe sie zur Aushändigung des Gepäcks an den Inhaber berechtigt, aber nicht verpflichtet ist.[9]) Expreßgut wird grundsätzlich wie Reisegepäck befördert.[10]) Bei der Aufgabe einer Leiche zur Beförderung hat der Absender einen Leichenpaß zu übergeben und erhält als Quittung statt eines Gepäckscheins einen Beförderungsschein.[11]) Sendungen lebender Tiere werden auf Beförderungsschein oder Eilfrachtbrief abgefertigt.[12])

Wie der Abschluß des Vertrags und damit die Entstehung des Verfügungsrechts des Absenders beim Eisenbahnfrachtgeschäft regelmäßig an eine bestimmte Form gebunden ist, so bedarf auch die Ausübung des Verfügungsrechts einer bestimmten Form.

---

a. A. Eger, FrR. Bd. 1 S. 65 ff.; W. Koch S. 415/16; Endemann, Recht d. Eisenb. S. 537, die auch den Eisenbahnfrachtvertrag für einen bloßen Konsensualkontrakt erklären.

[7]) Staub § 453 A. 5; Düringer-Hachenburg Vorbem. vor § 453 N. V; Lehmann-Ring § 455 N. 3; Eger, FrR. Bd. 2 S. 71 f.; Rosenthal S. 53/54 und oben § 2 IV.

[8]) Nur beim inländischen Eisenbahnverkehr; s. oben § 2 IV N. 17.

[9]) §§ 32 V, 34 EVO.; Staub § 453 A. 5.

[10]) § 41 I Satz 1 EVO.

[11]) § 44 IV EVO.

[12]) § 48 EVO.

Über sie bestimmen § 73 Abs. 3, 4, 5 EVO. und Art. 15 Abs. 3, 6, 7 J. Ü. folgendes:

1. Die Anweisungen des Absenders sind grundsätzlich von der Eisenbahn nur zu befolgen, wenn sie ihr durch Vermittelung der Versandstation zugehen. Nur so wird der Eisenbahn bei dem außerordentlichen Umfange ihres Frachtverkehrs eine Prüfung der Legitimation des Anwesenden ermöglicht, zu der sie als Frachtführer verpflichtet ist.[13]) Es genügt deshalb auch nicht, daß die Anweisung vom Versandorte aus erfolgt, sondern das Wesentliche ist, daß sie bei der Versandstation angebracht wird. Die frühere Eisenbahnverkehrsordnung und das Internationale Übereinkommen erklären jede Verfügung, die, wenn auch im übrigen vorschriftsmäßig, doch unter Umgehung der Versandstation angebracht wurde, für unzulässig und unbeachtlich. In der Literatur bestand Streit, ob nicht Treu und Glauben es der Eisenbahn im Verkehrsinteresse unter Umständen zur Pflicht machen könnten, eine derartige unzulässige Verfügung bis zu dem Zeitpunkte, an dem der Formmangel geheilt sein könnte, einstweilen zu beachten und sie event. durch Anfrage klarzustellen,[14]) oder doch wenigstens Anweisungen, die zweifellos vom Berechtigten herrührten, bis zum Eingang einer nachgeforderten vorschriftsmäßigen Anweisung insoweit zu berücksichtigen, als das Gut bis dahin nicht ausgeliefert werden würde.[15]) Eine derartige weitherzige Auslegung der gesetzlichen Bestimmung entsprach in der Tat einem Verkehrsbedürfnisse. Denn die Vermittelung der Versandstation erfordert häufig einen solchen Zeitaufwand, daß der vom Absender mit der Anweisung erstrebte Zweck dadurch leicht vereitelt wird.[16]) Anderseits läßt sich aber die Vermittelung der Versandstation nicht ausschalten, da sie allein eine Prüfung der Legitimation des Verfügenden ermöglicht. Die neue Eisenbahnverkehrsordnung gleicht die einander widerstrebenden Interessen so miteinander aus, daß sie grundsätzlich

[13]) Wehrmann S. 72f.; s. unten § 6 I.

[14]) v. Hahn Art. 402 § 5.

[15]) Eger, FrR. Bd. 2 S. 108, VO. S. 378.

[16]) Begründung des Reichseisenbahnamts zum Entw. der neuen EVO. zu § 73 Abs. 4.

an der Vermittelung der Versandstation festhält, aber im übrigen bestimmt, daß einem bei der Bestimmungsstation unmittelbar gestellten Antrage, die Sendung zurückzuhalten, vorläufig entsprochen werden kann.[17]) Dadurch wird die Vermittelung der Versandstation für die endgültige Anweisung des Absenders ermöglicht, ohne daß ihr Zweck infolge der Verspätung vereitelt wird, etwa weil das Gut inzwischen ausgehändigt worden ist. Erfolgt jedoch innerhalb einer angemessenen Frist keine endgültige Anweisung durch Vermittelung der Versandstation, so hat die Bahn jene vorläufige Anweisung nicht weiter zu beachten[18]) und demgemäß zu verfahren, als ob sie nicht vorhanden wäre. Diese Möglichkeit einer vorläufigen Anweisung unmittelbar bei der Versandstation besteht freilich nur im inländischen Eisenbahnfrachtgeschäft. Für den internationalen Güterverkehr wird es deshalb bei dem durch die Auslegung von v. Hahn und Eger gewiesenen Wege verbleiben.

2. Die Anweisungen sind schriftlich unter Anwendung eines von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten, vom Absender unterschriebenen Formulars einzureichen. Die Unterschrift darf nach der neuen Eisenbahnverkehrsordnung im inländischen Verkehr durch Druck oder Stempel bewirkt werden.

3. Schließlich ist erforderlich, daß im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheins[19]) der Verfügende die Urkunde vorlegt und die Anweisungen darin einträgt. Befolgt die Bahn ohnedies die Anweisungen des Absenders, so macht sie sich dem Empfänger, dem der Absender die Urkunden übergeben hat, schadensersatzpflichtig. Sind derartige Urkunden aber nicht ausgestellt, so kann die Bahn statt dessen entsprechende Legitimation vom Verfügenden verlangen.

Darüber hinaus ist für den inländischen Eisenbahnverkehr noch ausdrücklich bestimmt, daß

4. die Anweisungen des Absenders sich auf die ganze Sendung beziehen müssen. Die Teilung einer Sammelladung und

---

[17]) § 73 IV EVO. Satz 1.

[18]) § 73 IV EVO. Satz 2 u. 3.

[19]) Über diese Urkunden und zum folgenden vgl. § 8.

Aussuchung der durch die Anweisungen betroffenen Stücke würde leicht zu einer empfindlichen Erschwerung des Verkehrs führen können. Verfügungen dieser Art dürften wohl meist schon wegen der darin liegenden Mehrbelastung der Bahn nach allgemeinen Grundsätzen unzulässig sein.[20])

Verfügungen, die diesen Vorschriften nicht genügen, braucht die Bahn nicht zu beachten. Das Internationale Übereinkommen erklärt ebenso wie die frühere Eisenbahnverkehrsordnung jede unter Außerachtlassung der unter Nr. 2 geforderten Form erlassene Verfügung ausdrücklich für nichtig.

§ 6.

Das Verfügungsrecht und die Rechtsstellung des Frachtführers.

I. Die Anweisungen des Absenders an den Frachtführer sind insoweit rechtmäßig und verpflichten diesen zu ihrer Befolgung, als sie durch das Verfügungsrecht gedeckt sind, aber auch nur insoweit. Daraus folgt die Berechtigung des Frachtführers, die Verfügungen des Absenders daraufhin zu prüfen, ob sie sich im Rahmen des Verfügungsrechts halten, und wenn dies nicht der Fall ist, ihre Ausführung zu verweigern. Eine die Grenzen des Verfügungsrechts überschreitende Anweisung braucht aber deshalb nicht völlig belanglos für den Frachtführer zu sein. Es ist recht wohl möglich, daß in ihr dem Sinne nach eine engere, sich im Rahmen des Verfügungsrechts bewegende Verfügung eingeschlossen ist. So kann in den an sich unzulässigen Anweisungen, gewisse Güter aus einer Sammelladung auszusuchen und sie unterwegs anzuhalten[1]) oder — im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft — Güter zwecks Rückgabe an den Absender an den Aufgabeort zurückzubefördern,[2]) die durchaus zulässige Verfügung enthalten sein, die Güter zunächst nicht an den bezeichneten Empfänger auszuliefern. In solchen Fällen wird der Frachtführer sorgfältig

---

[20]) vgl. oben § 3 I, 1.
[1]) Oben § 3 I, 1.
[2]) Oben § 3 I, 2.

prüfen und unter Umständen die engere, in der unzulässigen mit enthaltene Verfügung befolgen müssen, wenn sie die Schranken des Verfügungsrechts einhält.

Zur Verfügung berechtigt ist — die Rechte des Empfängers bleiben hier außer Betracht — nur der Absender, sein Zessionar oder Bevollmächtigter; die Bestimmungen des § 185 BGB. greifen, wie in § 4 ausgeführt wurde, nicht Platz. Der Frachtführer ist deshalb weiter berechtigt, die Verfügungsberechtigung des Verfügenden zu prüfen.[3]) Ja er ist dem tatsächlich Verfügungsberechtigten gegenüber dazu verpflichtet. Er würde sich unter Umständen schadensersatzpflichtig machen, wenn er die Verfügung eines Nichtberechtigten befolgte.

Ist aber die Verfügung inhaltlich zulässig und rührt sie vom Absender, seinem Zessionar oder Bevollmächtigten her, so ist der Frachtführer — abgesehen von den im folgenden zu behandelnden besonderen Weigerungsgründen — unbedingt verpflichtet, ihr Folge zu leisten. Er hat namentlich kein Recht, zu prüfen, ob die Verfügung nach dem dem Frachtvertrage zugrunde liegenden materiellen Rechtsverhältnisse (Kauf, Miete usw.) zwischen Absender und Empfänger oder nach den Rechten der Beteiligten am Gute rechtmäßig ist. Ja selbst wenn er weiß, daß der Absender zu dem in der Verfügung liegenden Rechtsakte bezüglich des Gutes nach dem internen Rechtsverhältnisse zwischen ihm und dem Empfänger nicht befugt ist, hat er ihm Folge zu leisten.[4]) Seine Verpflichtung und Berechtigung gegenüber dem Absender bestimmt sich nur nach dem Frachtvertrage. Die unmittelbaren rechtlichen Beziehungen zwischen Absender und Empfänger berühren ihn nicht. An der unbedingten Gehorsamspflicht des Frachtführers gegenüber dem Absender ändert auch ein etwa zwischen ihm und dem Empfänger abgeschlossener besonderer Vertrag nichts, durch den er sich verpflichtet hat, gewisse Handlungen nicht vorzunehmen, die der Absender auf Grund seines Verfügungsrechts verlangen kann. Der Frachtführer kann seine Verpflichtung

[3]) ROHG. Bd. 25 S. 330 f.; Eger, FrR. Bd. 2 S. 107; Wehrmann S. 72 f.; Puchelt-Förtsch Art. 402 A. 3.

[4]) Staub § 433 A. 4; Lehmann-Ring § 433 N. 4; ROHG. Bd. 11 S. 329.

gegenüber dem Absender nicht eigenmächtig ändern, das Verfügungsrecht bindet ihn unbedingt.

II. Das Verfügungsrecht hat — wirtschaftlich angesehen — seinen Grund und seine Rechtfertigung darin, daß der Absender ein unmittelbares wirtschaftliches Interesse am Gute und seiner Beförderung hat,[5]) nicht aber der Frachtführer, der lediglich ein Interesse an der vereinbarten Vergütung hat. Das Interesse des Absenders am Gute und seiner Beförderung ist jedoch allein durch das Recht, die jeweils erforderlichen Anweisungen bezüglich des Gutes an den Frachtführer erteilen zu können, und die diesem Rechte entsprechende Verpflichtung des Frachtführers zur Befolgung der erteilten Anweisungen noch nicht hinreichend geschützt. Denn der Absender begleitet das Gut nicht und ist darum häufig über sein Schicksal nicht so unterrichtet, um das jeweils Erforderliche veranlassen zu können. Hier hilft ihm die Rechtsordnung, indem sie dem Empfänger, der ja gleichfalls am Gute interessiert ist, gewisse Befugnisse einräumt.[6]) Dieses Hilfsmittel versagt jedoch dann, wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, am Bestimmungsorte unauffindbar ist oder der Ablieferung sich sonstige Hindernisse entgegenstellen, oder aber wenn während der Reise Hindernisse für die Weiterbeförderung eintreten, von denen ja regelmäßig der Empfänger ebensowenig Kenntnis hat wie der Absender. In diesen Fällen, wenn Ablieferungs- oder Transporthindernisse eintreten, ergänzt die Rechtsordnung gewissermaßen das Verfügungsrecht des Absenders, indem sie den Frachtführer anweist, Verfügungen des Absenders einzuholen, ihm also die Ausübung seines Verfügungsrechts überhaupt erst zu ermöglichen oder ihn doch dazu anzuregen.

1. Liegen Ablieferungshindernisse vor, ist also der Empfänger nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes oder stellen sich der Ablieferung sonstige Hindernisse entgegen, so hat der Frachtführer den Absender hiervon unverzüglich zu benachrichtigen und seine Anweisungen einzuholen.[7]) Zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger ist der Fracht-

[5]) Oben § 3 III.

[6]) Oben § 2 III und unten § 7.

[7]) § 437 I HGB.; § 52 BSchG.; § 81 EVO.; Art. 24 J. ü.

führer — soweit nichts Besonderes vereinbart ist — auf Grund des Frachtvertrags verpflichtet; aber anderseits ist er auch berechtigt, sich dadurch von seiner Verpflichtung aus dem Vertrage zu befreien,[8]) soweit nicht der Absender zulässigerweise etwas anderes „verfügt". Ein Ablieferungshindernis ist ein Umstand, der dem Frachtführer die Erfüllung dieser Berechtigung und Verpflichtung unmöglich macht. Ein solches liegt also nicht vor, wenn der Frachtführer auf Grund des Frachtvertrags zur Ablieferung des Gutes gar nicht berechtigt ist, also z. B. wenn er das Gut unberechtigterweise vor Beendigung der Beförderung abliefern will und der Empfänger die Annahme verweigert.[9])

Im einzelnen führt das Gesetz als Ablieferungshindernis zunächst an die Unmöglichkeit, den Empfänger zu ermitteln. Es ist Pflicht des Absenders, die Adresse des Empfängers genügend deutlich anzugeben. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, umfangreiche mit Schwierigkeiten und Kosten verknüpfte Ermittelungen vorzunehmen. Jedoch kann eine derartige Ermittelungspflicht des Frachtführers im einzelnen Falle auf Grund von § 242 BGB. oder § 346 HGB. gegeben sein, so namentlich, wenn der Empfänger seit dem Abgange des Guts verzogen ist und seine neue Adresse sich leicht ermitteln läßt. Verursacht aber die Aufsuchung des Empfängers Schwierigkeiten, die eine Mehrbelastung des Frachtführers bedeuten, so liegt Unmöglichkeit der Erfüllung vor, und es ist ein Ablieferungshindernis gegeben.

Weiter nennt das Gesetz die Annahmeverweigerung des Empfängers. Sie liegt auch vor, wenn der Empfänger zur Annahme von Gut und Frachtbrief, aber nicht zur Zahlung nach Maßgabe des Frachtbriefs bereit ist.[10]) Denn der Frachtführer ist nur Zug um Zug gegen Zahlung zur Auslieferung des Gutes verpflichtet. Ablieferungshindernis ist auch gegeben bei Annahmeverzug des Empfängers, also wenn dieser das Recht auf Ablieferung des Gutes an ihn erworben hat,[11]) zur Ab-

---

[8]) v. Hahn Art. 402 § 4.

[9]) Düringer-Hachenburg § 437 N. II, 1 a.

[10]) ROHG. Bd. 2 S. 416.

[11]) Oben § 2 III; unten § 7 III; auch § 81 EVO. Satz 1 Punkt 3.

lieferung des Gutes durch seine Annahme mitzuwirken hat und mit ihr säumig ist oder mit der Einlösung des Frachtbriefs in Verzug gerät. Auch der Fall gehört hierher, daß der Absender dem Frachtführer die Anweisung zur Anhaltung des Gutes erteilt, aber keine Bestimmung darüber getroffen hat, was weiter mit dem Gute geschehen solle. Schließlich kann ein Ablieferungshindernis auch darin bestehen, daß der Anspruch des Absenders oder Empfängers auf die Auslieferung des Gutes gepfändet oder die Auslieferung dem Frachtführer im Wege einstweiliger Verfügung untersagt ist.

Der Begriff des Ablieferungshindernisses steht im Gegensatz zu dem des Beförderungshindernisses. Er setzt Beendigung der Beförderung, Ankunft des Gutes an dem sei es ursprünglich, sei es nachträglich angewiesenen Bestimmungsorte voraus, so daß lediglich die Ablieferung des Gutes verhindert ist.[12]) Für diese in der Literatur bestrittene Auffassung sprechen die vom Gesetze gewählten Beispiele, spricht auch, daß die Bestimmungsstation (durch Vermittelung der Versandstation) die Weisung einzuholen hat.[13]) Scheidet man das Moment der Ankunft am Bestimmungsorte aus dem Begriffe des Ablieferungshindernisses aus, so verschwindet namentlich im Eisenbahnfrachtgeschäft, das dauernde Beförderungshindernisse kennt, jede feste Grenze zwischen den beiden Arten von Hindernissen.

Tritt nun ein Ablieferungshindernis ein, sei es durch Zufall, sei es durch Verschulden eines Beteiligten, so ist der Frachtführer verpflichtet, den Absender hiervon unverzüglich zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen. Dabei bedarf es keiner ausdrücklichen Anfrage des Frachtführers, wie er sich verhalten solle. Es genügt, wenn aus seiner Mitteilung an den Absender hervorgeht, daß er seine Anweisungen erwarte.[14]) Die Benachrichtigung des Absenders fällt natürlich als überflüssig weg, wenn er schon Kenntnis von dem Ablieferungshindernisse hat. Dann

---

[12]) Eger, EVO. S. 440; Rosenthal S. 161 f.; Gerstner S. 298; Wetzig S. 52; Peters S. 67 f.; Schenk S. 67; a. M. Düringer-Hachenburg § 437 II N. 1b; Makower § 437 II b; ROHG. Bd. 8 S. 320.

[13]) § 81 I EVO.; Art. 24 I Z. ü.

[14]) Makower § 437 IV a.

bedarf es nur noch der Einholung der Anweisung. Die Verpflichtung des Frachtführers zur Benachrichtigung und Einholung der Anweisung besteht stets gegenüber dem Absender, auch wenn sein Verfügungsrecht gemäß § 433 II HGB., § 73 IX EVO., Art. 15 IV J. Ü. oder durch Begebung eines Ladescheins gehemmt ist. Das wird an anderer Stelle näher ausgeführt werden.[15] Die Benachrichtigung und die Einholung einer Anweisung können unterbleiben, wenn sie untunlich sind, etwa zu viel Zeit erfordern oder mit unverhältnismäßigen Kosten und Schwierigkeiten verknüpft sind.

Wird jedoch eine Anweisung eingeholt und vom Absender erteilt, so verpflichtet sie den Frachtführer in derselben Weise und unter denselben Voraussetzungen zum Gehorsam wie jede sonstige auf Grund des Verfügungsrechts erfolgende Anweisung. Unterbleibt die Einholung einer Anweisung wegen Unzweckmäßigkeit, erteilt der Absender trotz der Anfrage des Frachtführers keine Anweisung, oder kommt er mit der Erteilung in Verzug oder ist die ihm erteilte unausführbar, etwa weil sie die Grenzen des Verfügungsrechts überschreitet, so kann der Frachtführer zur Hinterlegung oder zum Selbsthilfeverkauf des Gutes schreiten.[16]

2. Eine entsprechende gesetzliche Verpflichtung des Frachtführers zur Einholung von Anweisungen des Absenders findet sich nur beim Eisenbahnfrachtgeschäfte, wenn Beförderungshindernisse vorliegen.[17] Die Voraussetzungen der Verpflichtung des Frachtführers sind in diesem Falle folgende:

a) Die Beförderung auf dem vom Absender in zulässiger Weise vorgeschriebenen oder dem von der Eisenbahn bestimmten Wege wird verhindert. Dabei ist gleichgültig, ob die Beförderung schon begonnen hat oder nicht. Gleichgültig ist jetzt auch, ob die Verhinderung eine dauernde oder eine zeitweilige ist.[18]

---

[15] Unten § 7 V a. E. u. § 9 a. E. Diese Fälle bleiben im folgenden außer Betracht.

[16] § 437 II, III HGB; § 52 BSchG.; § 81 III, IV, V EVO. verb. mit Art. 24 J. Ü.

[17] § 74 EVO.; Art. 18 J. Ü.

[18] § 65 I der früheren EVO. kannte nur „zeitweilige" Beförderungshindernisse, wie auch § 428 II HGB.

Demnach ist ohne Anhalt im Gesetz die Ansicht, daß bei dauernder Verhinderung der Beförderung ein Ablieferungshindernis vorliege,[19]) auch wenn das Gut noch nicht am Bestimmungsorte angekommen sei. Schließlich kommt nach der neuen Eisenbahnverkehrsordnung auch nichts auf den Grund des Hindernisses an, während die frühere verlangte, daß das Hindernis ohne Verschulden des Absenders eingetreten wäre und das Internationale Übereinkommen auch jetzt noch fordert, daß das Hindernis durch höhere Gewalt oder Zufall bewirkt sei.

Liegt nun ein Beförderungshindernis in dem ausgeführten Sinne vor, so ist die Eisenbahn nicht ohne weiteres verpflichtet, eine Anweisung vom Absender einzuholen. Sie hat vielmehr „das Gut ohne Erhebung von Mehrfracht auf einem Hilfswege der Bestimmungsstation zuzuführen" (Eisenbahnverkehrsordnung). Entsprechendes bestimmt das Internationale Übereinkommen für den internationalen Verkehr, nur daß es in der Fassung des 2. Zusatzübereinkommens die Erhebung einer Mehrfracht für zulässig erklärt. Hat jedoch das Beförderungshindernis seinen Grund in einer Betriebsstörung und ist die Beförderung auf einem Hilfswege möglich, so überläßt es das Internationale Übereinkommen der Entscheidung der Eisenbahn, ob es dem Interesse des Absenders mehr entspricht, das Gut auf dem Hilfswege weiterzubefördern oder es zunächst anzuhalten und eine Anweisung des Absenders einzuholen. Demnach ist

b) zweite Voraussetzung der Verpflichtung zur Einholung einer Anweisung des Absenders seitens der Eisenbahn, daß die Beförderung des Gutes auf einem Hilfswege nicht erfolgen kann oder — im internationalen Verkehr beim Vorliegen einer Betriebsstörung — die Beförderung auf dem Hilfswege nach dem Ermessen der Bahn möglicherweise nicht im Interesse des Absenders liegt.

Liegen diese beiden Voraussetzungen vor — und hat das Beförderungshindernis im internationalen Verkehr seinen Grund in Zufall oder höherer Gewalt —, so ist die Eisenbahn verpflichtet, die Anweisung des Absenders einzuholen. Der Absender kann

---

[19]) Diese Meinung wird vertreten von Peters S. 68.

dann vom Frachtvertrage zurücktreten, wie auch im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäfte beim Vorliegen eines Beförderungshindernisses,[20]) oder er kann eine anderweitige Verfügung treffen. Für Inhalt und Form dieser Verfügung gilt das bisher über das Verfügungsrecht des Absenders im Eisenbahnfrachtgeschäfte Ausgeführte. Trifft der Absender keine Verfügung oder eine für die Eisenbahn aus irgendwelchen Gründen nicht beachtliche, so kann die Bahn verfahren wie in dem entsprechenden Falle beim Vorliegen eines Ablieferungshindernisses.[21])

Nur im Falle des Beförderungshindernisses beim Eisenbahnfrachtgeschäft ist der Frachtführer gesetzlich verpflichtet, Anweisungen des Absenders einzuholen, nicht auch im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft. Hier ist es vielmehr ihm selbst überlassen, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns zu prüfen, ob es dem Interesse des Absenders besser entspricht, Anweisungen des Absenders einzuholen oder nach eigenem Ermessen Abhilfe zu schaffen. Eine Verpflichtung zur Einholung von Anweisungen des Absenders kann im einzelnen Falle also auch hier bestehen. Ebenso werden auch sonst während der Ausführung des Frachtvertrags oft genug Umstände eintreten, die es dem Frachtführer nach allgemeinen Grundsätzen zur Pflicht machen, den Absender um Anweisungen bezüglich der ferneren Behandlung des Gutes anzugehen. Ablieferungs- und Beförderungshindernisse sind die bedeutsamsten, aber bei weitem nicht die einzigen Fälle dieser Art.

III. Das durch die Verpflichtung des Absenders zur Einholung von Anweisungen ergänzte Verfügungsrecht wahrt in umfassender Weise das Interesse des Absenders an der ihm gebührenden Leistung aus dem Frachtvertrage, der Beförderung des Gutes. Die dem Frachtführer gebührende Gegenleistung ist, da der Frachtvertrag regelmäßig entgeltlich ist, die ausdrücklich vereinbarte oder als stillschweigend vereinbart anzusehende Vergütung. Dieser Anspruch des Frachtführers wird gegenüber dem Verfügungsrechte des Absenders vom Gesetze im vollen Umfange geschützt. Die Vergütung kann dem Frachtführer durch einseitige Verfügung nicht

---

[20]) § 428 HGB.; § 71 BSchG.

[21]) § 74 IV verb. mit § 81 III, IV, V EVO.

entzogen oder verkümmert werden. Für die am tiefsten in den Frachtvertrag eingreifende Kündigung nach § 649 BGB. bestimmt das Gesetz ausdrücklich, daß der Frachtführer den Anspruch auf die vereinbarte Vergütung in ihrem vollen Umfange behält und sich lediglich das anrechnen lassen muß, was er infolge der Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Arbeitskraft erwirbt oder zu erwerben böswillig unterläßt. Die Ausdehnung dieser Bestimmung auf andere nachträgliche Verfügungen des Absenders, durch die die Verpflichtung des Frachtführers nicht völlig aufgehoben, sondern nur abgeändert wird, ergibt sich von selbst.[22]) Wenn im deutschen Eisenbahnverkehr bei Rückgabe des Gutes vor Antritt oder vor Beendigung der Reise tarifmäßig ein Teil der Fracht erlassen wird, so geschieht dies lediglich aus Billigkeit und Entgegenkommen der Bahn,[23]) ohne daß eine gesetzliche Verpflichtung hierzu bestände.

Etwas abweichend ist jedoch die Regelung im Binnenschiffahrtsgesetz.[24]) Danach hat zwar der Absender, wenn er nach Antritt der Reise vor Ankunft der Güter am Ablieferungsorte ihre Wiederausladung verlangt, gleichfalls die volle Fracht zu zahlen. Tritt er aber vor Beginn der Reise zurück, so ist er nur verpflichtet, ein Drittel der bedungenen Fracht zu zahlen.

Nur dann erscheint eine Herabsetzung der Vergütung ganz allgemein als billig und wird sie dem Absender von den Gesetzen übereinstimmend gewährt, wenn ohne sein Verschulden ein Beförderungshindernis eintritt und er deshalb vom Vertrage zurücktritt.[25]) In diesem Falle kann der Frachtführer, wenn auch ihm selbst kein Verschulden zur Last fällt, lediglich eine ortsübliche oder angemessene, die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr für die Vorbereitung der Reise und die Wiederausladung des Gutes, unter Umständen auch eine Entschädigung für den zurückgelegten Teil der Reise beanspruchen. Die Voraussetzung dieser Minderung der

---

[22]) Düringer-Hachenburg Vorbem. z. Abschn. 6 III, 5a; Makower § 433 Id; ROHG. Bd. 6 S. 275.

[23]) Eger, VO. S. 382f.

[24]) §§ 37, 36 verb. mit § 34 BSchG.

[25]) § 428 II HGB.; § 71 BSchG.; § 74 II Satz 2 EVO.; Art. 18 II J. ü.

dem Frachtführer gebührenden Vergütung ist ein vom Absender unabhängiger Umstand. Diese Bestimmungen lassen also den Grundsatz unberührt, daß der Absender durch sein Verfügungsrecht nicht eigenmächtig die dem Frachtführer zukommende Leistung aus dem Frachtvertrage beeinträchtigen kann.

Aber damit ist das wirtschaftliche Interesse des Frachtführers gegenüber dem Verfügungsrechte des Absenders noch nicht hinreichend gewahrt. Die Ausführung der nachträglichen Verfügungen des Absenders wird dem Frachtführer in nicht wenigen Fällen besondere Aufwendungen verursachen, die zu tragen ihm natürlich nicht zugemutet werden kann. Auch würde der Frachtführer wegen der darin liegenden Mehrbelastung nach allgemeinen Grundsätzen sich der Befolgung solcher Verfügungen weigern und dadurch in vielen Fällen das Verfügungsrecht des Absenders illusorisch machen können. Diesen Schwierigkeiten helfen die Gesetze ab, indem sie dem Frachtführer einen Anspruch auf Ersatz der ihm durch Befolgung der Verfügung etwa verursachten Mehrkosten, d. i. Mehraufwendungen, geben, außer natürlich, wenn er sie durch sein Verschulden veranlaßt hat.[26]) Die Eisenbahn, deren Verpflichtung zur Beförderung des Gutes der Absender ja durch einseitige Anweisung bedeutend erweitern kann, darf außerdem eine tarifmäßige Gebühr für Befolgung der Verfügung fordern (wenigstens nach der Eisenbahnverkehrsordnung). Im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft entfällt mit der erwähnten Voraussetzung auch der Anspruch auf Mehrfracht.[27])

IV. Wie bereits erwähnt wurde, hat der Frachtführer kein Recht, die Ausführung einer Anweisung zu verweigern, weil sie Mehrkosten verursacht. Er darf auch ihre Befolgung im allgemeinen nicht von der Vorauszahlung der voraussichtlich entstehenden Mehraufwendungen abhängig machen.[28]) Einer solchen Sicherheit bedarf er auch regelmäßig nicht, da ihm das Gesetz wegen seiner Ansprüche aus dem Frachtvertrage, insbesondere auch der Auslagen und auf das Frachtgut geleisteten

---

[26]) § 433 HGB. verb. mit § 26 BSchG.; § 73 VIII EVO.; Art. 15 VIII J. ü.; dazu Düringer-Hachenburg § 433 III; Makower § 433 I d.

[27]) Makower § 433 I d.

[28]) Peters S. 72 f.; Schenk S. 71; Eger, VO. S. 382.

Vorschüsse ein Pfandrecht am Gute gibt.[29]) Jedoch wird man ihm unter gewissen Voraussetzungen aus Gründen der Billigkeit das Recht zusprechen müssen, die Ausführung einer Anweisung des Absenders bis zur Zahlung eines die Mehrkosten deckenden Vorschusses oder Leistung einer entsprechenden Sicherheit zu verweigern.

Der Eisenbahn wird vom Gesetz dann ein Recht auf vorschußweise Zahlung der Fracht gegeben, wenn nach ihrem Ermessen die Frachtgüter schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Wertes die Frachtgelder nicht sicher decken.[30]) Diese Bestimmung wird man im Falle nachträglicher Verfügungen des Absenders unbedenklich ausdehnend auslegen und der Bahn das Recht zusprechen dürfen, Sicherheitsleistung oder Zahlung eines Vorschusses zur Deckung der voraussichtlich erwachsenden Mehrkosten und der Mehrfracht zu verlangen, andernfalls aber die Ausführung der Anweisung zu verweigern, wenn das Gut schnellem Verderben unterliegt oder sein Wert die durch die Verfügung verursachten Mehrkosten und die Mehrfracht nicht sicher decken wird, z. B. wenn ein schnell verderbliches oder geringwertiges Gut zunächst nur auf eine kurze Strecke zu befördern war und die Beförderung infolge nachträglicher Anweisung erheblich ausgedehnt wird. Es besteht kein Grund, dieses Weigerungsrecht auf die Eisenbahn zu beschränken. Es entspricht vielmehr durchaus der Billigkeit, es dem Frachtführer im Binnenfrachtgeschäft unter den angegebenen Voraussetzungen überhaupt einzuräumen. Denn bei Abschluß des Frachtvertrags kann der Frachtführer regelmäßig abschätzen, ob ihn das Gut wegen der ihm zukommenden Fracht und der voraussichtlich entstehenden Auslagen decken wird. Er kann den Abschluß des Vertrags, wenn eine volle Deckung nicht vorhanden ist, von Sicherheitsleistung oder Zahlung eines Vorschusses abhängig machen. Es kann ihm nicht zugemutet werden, infolge nachträglicher Anweisung des Absenders Maßregeln hinsichtlich des Gutes zu ergreifen, die erhebliche Mehrkosten verursachen, ohne daß er ihretwegen gedeckt wäre, oder die wegen

---

[29]) § 440 HGB. verb. mit § 26 BSchG. und § 76 V EVO.; Art. 20/21 J. ü.
[30]) § 69 I EVO.; Art. 12 II J. ü.

leichter Verderblichkeit des Gutes seine Deckung gefährden, während er doch, wenn der Beförderungsauftrag von vornherein mit der fraglichen Abänderung erteilt worden wäre, bei Abschluß des Vertrags seine Rechte völlig hätte wahren können.[31]) Wenn man dem Frachtführer dieses Weigerungsrecht nicht einräumte, würde der Absender tatsächlich durch sein Verfügungsrecht die Rechtslage des Frachtführers einseitig verschlechtern können. In dem hier aufgezeigten Umfange wird man also trotz des dem Frachtführer zukommenden Pfandrechts am Frachtgute den § 669 verb. mit § 675 BGB. auf den Frachtvertrag anwenden dürfen.

Ein *ferneres Weigerungsrecht* des Frachtführers gegenüber den Verfügungen des Absenders kann sich aus dem ihm eingeräumten Pfandrecht am Frachtgut ergeben. Durch das Pfandrecht erlangt auch er ein wirtschaftliches Interesse am Frachtgut, das mit dem Interesse des Absenders in Widerstreit treten kann. Dieser Fall tritt ein, wenn der Absender den Frachtführer anweist, das Gut zurückzugeben oder an einen Dritten auszuliefern, ohne daß der Frachtführer wegen seines Anspruchs auf die Fracht und den Ersatz seiner Aufwendungen Deckung hat oder Zug um Zug gegen die Auslieferung Deckung erhält. Es wäre unter diesen Umständen unbillig, ihm zuzumuten, sein Interesse dem des Absenders zu opfern. Er darf deshalb in diesem Falle die Befolgung der Verfügung des Absenders bis zur Befriedigung wegen der Ansprüche verweigern, für die ihm das Gut als Pfand haftet.

Ein gleiches Weigerungsrecht gegenüber Anweisungen des Absenders auf Auslieferung des Gutes kann dem Frachtführer auf Grund eines Zurückbehaltungsrechts gemäß § 273 BGB. oder § 369 HGB. oder §§ 320 f. BGB. zustehen.

Schließlich räumen die Eisenbahnverkehrsordnung[32]) und das Internationale Übereinkommen[33]) der Eisenbahn noch ein besonderes Weigerungsrecht gegenüber den Verfügungen des Absenders ein. Die Bahn kann nämlich ihre Befolgung dann ab-

---

[31]) *Makower* § 433 Id; v. *Hahn* Art. 402 § 1; *Wetzig* S. 54 f.; *Peters* S. 72; *Schenk* S. 72.

[32]) § 73 I Satz 3.

[33]) Art. 15 V.

lehnen, hinausschieben oder sie in veränderter Weise zur Ausführung bringen, wenn sonst der regelmäßige Güterverkehr gestört würde. Dieses Weigerungsrecht hat nicht, wie die bisher aufgeführten Rechte dieser Art, im wirtschaftlichen Interesse des Frachtführers an der Vergütung und am Frachtgut seinen Grund, sondern im öffentlichen Interesse am ungestörten Eisenbahnbetriebe. Diese Bestimmung entspricht auch dem allgemeinen Grundsatze, daß durch eine einseitige Verfügung des Absenders dem Frachtführer keine Belastung über die ursprünglich übernommene Verpflichtung hinaus auferlegt werden dürfe.

Nach dem Internationalen Übereinkommen kann die Bahn auch die Befolgung der Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie wegen nachträglicher Frankierung verweigern, da sie zu ihrer Ausführung nicht verpflichtet ist.[34])

V. Nur in den bezeichneten Fällen ist der Frachtführer berechtigt, den Verfügungen des Absenders, soweit sie überhaupt durch das Verfügungsrecht gerechtfertigt sind, den Gehorsam zu verweigern. Kommt er seiner Verpflichtung nicht nach, so macht er sich wegen Verletzung des Verfügungsrechts des Absenders schadensersatzpflichtig. Diese Verpflichtung regelt sich nach den allgemeinen Grundsätzen der §§ 429 ff., 466 II HGB., §§ 58 ff. BSchG., §§ 84 ff. EVO., Art. 30 ff. J. ü. und schließlich des § 249 BGB.[35])

§ 7.

Das Verfügungsrecht und die Rechtsstellung des Empfängers.

I. Der Empfänger erwirbt, wie bereits festgestellt wurde,[1]) aus dem Frachtvertrag als einem Vertrag zugunsten eines Dritten ein selbständiges Recht auf die Leistung des Frachtführers. Dieses Recht steht ihm aber nicht sofort vom Abschluß des Vertrags an in vollem Umfange zu. Es entwickelt sich erst während der

---

[34]) Art. 15 I J. ü.

[35]) So die herrschende Meinung, z. B. Staub § 433 A. 7; auch Peters S. 65.

[1]) Oben § 2 III.

Durchführung des Vertrags aus gewissen beschränkten Sicherstellungsbefugnissen hinsichtlich des Gutes bis zu der schließlich alleinigen Verfügungsmacht des Empfängers gegenüber dem Frachtführer. Die Rechte des Empfängers gehen zunächst neben dem Verfügungsrechte des Absenders her und verdrängen es schließlich. Der Frachtvertrag ist von vornherein auf einen Wechsel in den Subjekten der Obligation angelegt.[2])

II. Das erste Stadium der Berechtigung des Empfängers ist in § 434 HGB. geordnet. Danach ist der Empfänger vor der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Maßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zwecke notwendigen Anweisungen zu erteilen. Hierher wird man auch Maßregeln und Anweisungen zählen dürfen, die die rechtzeitige Durchführung der Beförderung bezwecken, da in jeder ungehörigen Verzögerung der Beförderung eine Vermehrung der Gefahr für das Gut liegt.[3]) Dieses beschränkte Verfügungsrecht des Empfängers entsteht als Recht aus dem Frachtvertrage ebenso wie das Verfügungsrecht des Absenders mit dem Abschlusse des Frachtvertrags. Es hat ebensowenig wie letzteres zur Voraussetzung, daß das Gut schon im Besitze des Frachtführers ist.[4]) Der Empfänger kann den Frachtführer so wenig wie der Absender in Ausübung seines Verfügungsrechts über die ursprünglich übernommene Verpflichtung hinaus belasten. Aber innerhalb dieser Begrenzung ist er, abgesehen von den sogleich zu erwähnenden Ausnahmen, zu allen Maßregeln und Anweisungen berechtigt, die diesem Zwecke dienen, und der Frachtführer hat sie zu dulden bezw. ihnen Gehorsam zu leisten, wenn er sich nicht zunächst dem Absender und, nachdem der Empfänger dominus negotii geworden ist, diesem schadensersatzpflichtig machen will.[5]) Eine Schranke

---

[2]) Kuhn § 6; Eger, FrR. Bd. 2 S. 68 f.; Anschütz-v. Völderndorff Bd. 3 S. 447 f.

[3]) Düringer-Hachenburg § 434 N. II, 1; Staub § 434 A. 2; Makower § 434 I f.; Lehmann-Ring § 434 N. 3; Schott S. 400; Eger, FrV. Bd. 2 S. 278; Lutz S. 1233; Henkel S. 13.

[4]) Makower § 434 Ib; Putzger S. 15; a. M. Cosack S. 430.

[5]) Düringer-Hachenburg § 434 II N. 3; Makower § 434 Ie N. 2.

zieht das Gesetz dem Sicherstellungsrecht des Empfängers insofern, als es ihm einen Anspruch gegen den Frachtführer auf Auslieferung des Gutes vor seiner Ankunft am Ablieferungsorte, auch wenn sie zum Zwecke der Sicherstellung erfolgen soll, nur gibt, wenn der Absender den Frachtführer dazu ermächtigt hat.[6]) Andernfalls würde das Sicherstellungsrecht des Empfängers schon während der Reise zur Beendigung des Verfügungsrechts des Absenders führen können. Folgerichtig wird man dem Empfänger auch das Recht absprechen müssen, einseitig ohne Ermächtigung des Absenders den Ablieferungsort zu ändern.[7]) Die erforderliche Auslieferungsermächtigung des Absenders an den Frachtführer kann schon von vornherein ganz allgemein erteilt sein, auch stillschweigend. Sie würde vorliegen, wenn dem Empfänger im Frachtbriefe das Recht eingeräumt wäre, einen vor dem im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsorte liegenden Ort als Ablieferungsort zu bezeichnen.[8]) Dann könnte der Empfänger an dem von ihm bezeichneten Orte die Auslieferung des Gutes fordern, und der Frachtführer müßte ihm Folge leisten. Das Gesetz läßt es unentschieden, ob die Auslieferungsermächtigung nur zum Zwecke der Sicherstellung bis zur Beseitigung der Gefahr oder als endgültig die Beförderung beendend erteilt sein soll. Es ist deshalb Auslegungsfrage im einzelnen Falle, wie weit die Berechtigung des Empfängers geht.[9])

Das Sicherstellungsrecht des Empfängers geht neben dem Verfügungsrecht des Absenders her. Dieser bleibt aber noch in vollem Umfange Herr des Geschäfts. Darum gehen seine Verfügungen denen des Empfängers vor. Widersprechen die Maßregeln und Anweisungen des Empfängers zur Sicherstellung des Gutes den — zulässigen und den Frachtführer darum bindenden — Verfügungen oder überhaupt auch nur dem dem Frachtführer bekannten Willen und Interesse des Absenders, so darf der Frachtführer sie nicht zulassen oder befolgen, widrigenfalls er sich dem

---

[6]) § 434 Satz 2.

[7]) Keyßner Art. 404; Puchelt-Förtsch Art. 404 A. 1; Staub § 434 A. 2.

[8]) Düringer-Hachenburg § 434 III; Makower § 434 II.

[9]) Eger, FrR. Bd. 2 S. 280; Winter S. 9; Henkel S. 13f.

Absender schadensersatzpflichtig macht. Die Verfügungen des Absenders als des Geschäftsherrn binden ihn unbedingt, so daß er ihnen selbst dann Folge zu leisten hat, wenn er die des Empfängers für praktisch zweckmäßiger hält.[10]) Hingegen hat er, da er dem Absender aus dem Vertrage für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns haftet, die Maßregeln und Anweisungen des Empfängers — anders als die des Absenders — auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen[11]) und unter Umständen als dem Interesse des Absenders am Gute widersprechend zurückzuweisen.

Da der Absender Herr des Geschäfts bleibt, kann er auch das Sicherstellungsrecht des Empfängers gänzlich ausschließen, während dem Empfänger ein Ausschluß des Verfügungsrechts des Absenders ohne dessen Einwilligung durch § 434 Satz 2 HGB. unmöglich gemacht ist. Ist aber ein Ausschluß des Sicherstellungsrechts nicht erfolgt und macht der Empfänger von ihm Gebrauch, so muß der Absender die Maßregeln und Anweisungen des Empfängers, wenn sie seinen eigenen Verfügungen oder seinem dem Frachtführer bekannten Willen oder Interesse nicht widersprechen, auch gegen sich gelten lassen,[12]) selbst wenn er seinerseits auf die Anordnung von Sicherungsmaßregeln gegenüber dem Frachtführer verzichtet hat.[13]) Insofern bedeutet die Berechtigung des Empfängers immerhin eine gewisse Beschränkung des Rechts des Absenders, eine Beschränkung freilich, der er jederzeit kraft seines stärkeren Rechts durch eine entgegengesetzte Verfügung begegnen kann. Aber auch davon abgesehen, ist die Berechtigung des Empfängers ihrer Art nach nicht geeignet, den auf Wahrung seiner Rechte bedachten Absender in seiner Rechtsstellung erheblich zu beeinträchtigen. Im ganzen bedeutet sie weniger eine Beschränkung als eine Ergänzung seines Verfügungsrechts in seinem eigenen Interesse am Gute,[14]) das zu wahren dem Empfänger zugemutet werden kann, weil die Interessen beider sich regelmäßig decken.

---

[10]) Lehmann-Ring § 434 N. 3.

[11]) Lehmann-Ring § 434 N. 3; Eger, FrR. Bd. 2 S. 275; ROHG. Bd. 12 S. 107.

[12]) Henkel S. 14.

[13]) Makower § 434 Ig.

[14]) vgl. oben § 6 II am Anfang.

Man wird unter Umständen sogar nach Treu und Glauben den Empfänger dem Absender gegenüber als zur Ausübung seines Sicherstellungsrechts verpflichtet ansehen müssen, nämlich dann, wenn er annehmen muß, daß der Absender auf ein derartiges Eingreifen rechnet.

Das Recht aus § 434 HGB. steht dem Empfänger ebenso im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft[15]) wie im Eisenbahnfrachtgeschäft zu. Für letzteres wird es bestritten,[16]) weil diese Berechtigung dem Empfänger in der Eisenbahnverkehrsordnung und im Internationalen Übereinkommen nicht ausdrücklich zugesprochen wird. Dieser Schluß ist aber nicht richtig. Vielmehr folgt die Anwendbarkeit von § 434 HGB. auf das Eisenbahnfrachtgeschäft ohne weiteres aus § 454 HGB.,[17]) da die Geltung von § 434 HGB. nicht durch eine entgegenstehende Bestimmung der Eisenbahnverkehrsordnung oder des Internationalen Übereinkommens ausgeschlossen ist.

III. Das zweite Stadium der Berechtigung des Empfängers beginnt mit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort. Damit ist die Beförderung selbst beendigt, und der Frachtführer hat nur noch die dem Empfänger zugewendete Seite seiner Leistungspflicht[18]) zu erfüllen, das Gut an den Empfänger abzuliefern. Deshalb räumt die Rechtsordnung von diesem Zeitpunkte an dem Empfänger das Recht ein, vom Frachtführer im eigenen Namen und auf Grund eigenen Rechts die geschuldete Leistung zu fordern,[19]) während er bis dahin eine bloße Anwartschaft auf sie hat.[20])

Voraussetzung dieses Rechts des Empfängers ist Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte, d. i. an dem Orte, an den das Gut nach dem Inhalte des Frachtvertrags zu befördern ist, mag er nun im ursprünglichen Frachtvertrage vorgesehen oder durch eine nachträgliche Anweisung, sei es des Absenders nach

---

[15]) vgl. auch § 26 BSchG., verb. mit § 434 HGB.
[16]) Lehmann-Ring § 434 N. 5.
[17]) Düringer-Hachenburg § 434 N. IV; Makower § 434 N. III.
[18]) Hellwig S. 479, 524.
[19]) § 435 HGB.; § 76 II EVO.; Art. 16 II J. Ü.
[20]) Hellwig S. 218, 480 f.

§ 433 HGB., § 73 EVO., Art. 15 J. Ü., sei es des Empfängers (mit Ermächtigung des Absenders) nach § 434 HGB., bestimmt sein. Im Eisenbahnverkehr ist Ablieferungsort stets die Bestimmungsstation, selbst wenn die Eisenbahn es übernommen hat, das Gut durch Rollfuhrleute ins Haus zu bringen.[21]) Am Bestimmungsorte muß nun das Gut tatsächlich angekommen sein. Das alte Handelsgesetzbuch[22]) erklärte statt der Ankunft des Gutes die des Frachtführers für maßgebend. Daraus mochte man folgern, daß dem tatsächlichen Ankommen der Zeitpunkt des Ankommensollens des Frachtführers gleichstehe.[23]) Nach dem jetzigen Wortlaute der gesetzlichen Bestimmungen ist diese Fiktion weder möglich noch erforderlich.[24]) Die tatsächliche Ankunft des Gutes ist entscheidend, gleichviel ob sie vor oder nach Ablauf der sogen. Lieferzeit erfolgt. Daraus folgt, daß das Recht des Empfängers nicht entsteht, wenn das Gut nicht am Bestimmungsorte ankommt, etwa weil es auf der Reise verloren gegangen ist.[25]) Kommt von mehreren auf denselben Frachtbrief beförderten Gütern auch nur ein Teil an, so ist damit dem Gesetze genügt. Das Recht des Empfängers entsteht bezüglich des ganzen Frachtguts, mag der noch ausstehende Teil später ankommen oder verloren gegangen sein.[26]) Anders ist es natürlich bei vertragsmäßiger Sukzessivlieferung. Hier kommt das Recht des Empfängers für jeden Teil des Gutes erst mit seiner Ankunft zur Entstehung.

Das mit der tatsächlichen Ankunft des Gutes am Bestim-

---

[21]) § 76 III EVO.; Art. 16 III J. Ü.; Lehmann-Ring § 435 N. 3 A. 2.

[22]) Art. 405.

[23]) Keyßner Art. 405 N. 1; v. Hahn Art. 405 § 10; Puchelt-Förtsch Art. 405 A. 1; Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 745 f., 748; Rosenthal S. 141; RG. in JurW. Nr. 99 Sp. 833, 19 und Eger, FrR. S. 80, 296 f., VO. S. 398, J. Ü. S. 286, der diese Ansicht noch jetzt vertritt.

[24]) Staub § 435 A. 1; Makower § 433 A. I c, 2; Düringer-Hachenburg § 433 N. V, 2; Lehmann S. 863.

[25]) Düringer-Hachenburg § 435 N. II; Staub § 435 A. 1; Makower § 435 I c; Hellwig S. 481; a. A. Goldmann § 435 N. 2.

[26]) Staub §§ 435 A. 1, 433 A. 5; Düringer-Hachenburg §§ 435 N. II, 2, 433 N. V, 2; Goldmann § 435 N. 2; a. A. Makower §§ 435 I c, 433 I c, 2.

mungsorte entstandene Recht des Empfängers wird durch nachträgliche Wiederentfernung des Gutes, etwa versehentliche Weiterbeförderung, nicht berührt.[27])

Die Folge der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ist, daß der Empfänger die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen, insbesondere die Übergabe des Frachtbriefs und die Auslieferung des Gutes verlangen kann, ohne Unterschied, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handelt.[28]) Durch den letzten Zusatz bringen die Gesetze zum Ausdruck, daß die genannten Rechte dem Empfänger als solchem zustehen, nicht dem vielleicht hinter ihm stehenden am Gute Interessierten (Eigentümer, Käufer usw.), wollen sie die Vermischung der durch den Frachtvertrag begründeten Beziehungen mit den zugrunde liegenden obligatorischen Beziehungen zwischen Absender und Empfänger oder den dinglichen Rechten am Gute abwehren.[29]) Der Empfänger als solcher wie der Absender können jetzt aus eigenem Rechte die vom Frachtführer auf Grund des Frachtvertrags geschuldete Leistung fordern. Jeder von ihnen hat den ganzen Frachtvertragsanspruch, den der Frachtführer nur einmal zu befriedigen braucht. Sie sind von diesem Zeitpunkte an Gesamtgläubiger des Frachtführers im Sinne von § 428 BGB.[30]) Aber trotzdem besteht das Verfügungsrecht des Absenders in seinem alten Umfange fort. § 435 HGB., § 76 II EVO., Art. 16 II J. Ü. bestimmen ausdrücklich, daß die durch die Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte entstandenen Rechte des Empfängers erlöschen, wenn der Absender nach § 433 HGB., § 73 EVO., Art. 15 J. Ü. noch zulässige entgegenstehende Anweisungen erteilt.[31]) Daraus folgt, daß eine vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte eingehende derartige Anweisung des Absenders sie überhaupt nicht entstehen läßt. Noch hat der

---

[27]) Makower § 435 I c; ROHG. Bd. 11 S. 291.

[28]) § 435 HGB.; § 76 II EVO.; Art. 16 II J. Ü.

[29]) ROHG. Bd. 15 S. 141 f., Bd. 25 S. 330; Eger, FrR. Bd. 2 S. 276 ff., J. Ü. S. 317 ff.; Henkel S. 22.

[30]) Hellwig S. 483 f., 310 f.; Henkel S. 56 ff.; Winter S. 69 ff.

[31]) Bis wann sie „noch" zulässig sind, vgl. Punkt IV.

Absender es also in der Hand, das Forderungsrecht des Empfängers auf die vertragsmäßig geschuldete Leistung des Frachtführers und sein daraus folgendes Verfügungsrecht diesem gegenüber auszuschließen oder ihm wieder zu entziehen und dadurch wieder sein eigenes Verfügungsrecht zu einem ausschließlichen zu machen, indem er den Frachtführer anweist, das Gut zurückzuhalten, ihm selbst zurückzugeben oder an einen anderen Empfänger auszuliefern. Aber anderseits hat der Empfänger, solange der Absender eine derartige Verfügung noch nicht getroffen hat, durch die ihm jetzt zustehenden Rechte die Möglichkeit (wie unter IV ausgeführt werden wird), sein Verfügungsrecht zu einem das des Absenders ausschließenden zu machen. Die Ankunft des Gutes am Bestimmungsort schafft die Gesamtgläubigerschaft des Absenders und des Empfängers, die nur der Übergang zur Alleinberechtigung des Empfängers ist. Sie ermöglicht den Wechsel der Vertragssubjekte, auf den der Vertrag hinzielt. Das Verfügungsrecht teilt hier wie stets das Schicksal des Vermögensrechts, dessen Ausfluß es ist. Die Verfügungsrechte des Absenders und des Empfängers stehen einander im schärfsten Gegensatz und sich auf das engste ergänzend gegenüber. Das des Absenders ist das stärkere; denn er ist noch der Herr des Geschäfts. Der Empfänger ist, obwohl sein Verfügungsrecht ebenso wie das behandelte Sicherstellungsrecht auch der Ergänzung des Verfügungsrechts des Absenders dient,[32] auf Grund des Frachtvertrags zu seiner Ausübung nicht verpflichtet, sondern lediglich berechtigt.[33] Er kann auf das ihm zustehende Forderungsrecht gegen den Frachtführer verzichten. Dann erlischt es samt seinem Verfügungsrecht gemäß § 333 BGB. und kann nur mit Willen des Absenders wieder erstehen.[34] Eine solche Ausschlagung seines Rechts kann jedoch nicht ohne weiteres in der Annahmeverweigerung von Gut und Frachtbrief gefunden werden.[35]

---

[32] Oben § 6 II am Anfang, § 2 III.

[33] Hellwig S. 482; ROHG. Bd. 6 S. 276; v. Hahn Art. 405 § 8.

[34] Makower § 435 III b, 1.

[35] Staub § 435 A. 5; Makower § 435 III b, 1; Düringer-Hachenburg § 435 III, 3 b.

IV. Das seit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte mit dem Verfügungsrechte des Absenders konkurrierende Verfügungsrecht des Empfängers wird unter gewissen Voraussetzungen zu einem ausschließlichen. Mit diesen Voraussetzungen tritt das dritte Stadium in der Entwickelung der dem Empfänger aus dem Frachtvertrage zuwachsenden Rechte ein. Im ersten Stadium wurde das Verfügungsrecht des Absenders durch das Sicherstellungsrecht des Empfängers ergänzt, im zweiten trat ihm das wesentlich gleichgeartete, wenn auch im ganzen noch schwächere Verfügungsrecht des Empfängers zur Seite, im dritten erlischt das Verfügungsrecht des Absenders, und das des Empfängers wird zu einem ausschließlichen. Diese zweite grundsätzliche Änderung der Rechtsstellung der beteiligten Personen zueinander knüpft die Rechtsordnung an gewisse Formalakte.[36]) Diese haben aber die bezeichnete Wirkung nur unter der Voraussetzung, daß das Recht des Empfängers nach § 435 HGB., § 76 II EVO., Art. 16 II J. Ü. entstanden ist und noch besteht.[37]) Zunächst muß also das Gut am Bestimmungsorte angekommen sein. Dessen bedarf es nur dann nicht, wenn der Absender den Frachtführer nach § 434 Satz 2 HGB. zur Auslieferung des Gutes an den Empfänger vor der Ankunft am Bestimmungsorte ermächtigt hat. Sodann darf das Recht des Empfängers aus § 435 HGB. usw. nicht durch eine entgegenstehende Verfügung des Absenders an den Frachtführer ausgeschlossen oder wieder vernichtet sein. Schließlich darf die Verpflichtung des Frachtführers zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger auch nicht infolge Kündigung des Frachtvertrags durch den Absender aufgehoben sein. Sind diese Bedingungen erfüllt, so erlischt das Verfügungsrecht des Absenders und das des Empfängers wird zu einem ausschließlichen:

1. wenn der Frachtbrief dem Empfänger übergeben wird. Sind mehrere Frachtbriefe ausgestellt, so müssen sie sämtlich übergeben werden, ebenso die etwa zu einem Frachtbriefe gehörigen Anlagen. Es ist belanglos, ob die Übergabe des

---

[36]) §§ 433 II HGB.; § 73 IX EVO.; Art. 15 IV J. Ü.

[37]) Düringer-Hachenburg § 433 N. V, 1.

Frachtbriefs am Ablieferungsorte erfolgt.[38]) Ebenso ist gleichgültig, ob sie vor oder nach der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte vorgenommen wird. Die Wirkung, die an die Übergabe des Frachtbriefs geknüpft ist, tritt in jedem Falle erst ein, wenn beides vorliegt: Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte und Übergabe des Frachtbriefs. Das Verfügungsrecht soll dem Absender vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ohne seine ausdrückliche Ermächtigung nicht entzogen werden können.[39]) Folgerichtig wird man der nach der Übergabe des Frachtbriefs erfolgenden Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte keine Rückwirkung auf den Zeitpunkt der Briefübergabe zuschreiben und somit auch in diesem Falle den maßgebenden Zeitpunkt erst in der Ankunft des Gutes sehen dürfen.[40]) Soll die Übergabe des Frachtbriefs die hier in Rede stehende Wirkung haben, so muß sie eine endgültige sein, nicht eine bloß vorläufige zur Prüfung des Briefinhalts.[41]) Erfolgt, wie das häufig geschieht, gemäß den bestehenden Kontrollvorschriften die Übergabe des Briefs zunächst nur an die Zoll- und Steuerbehörde des Ablieferungsortes, so wird man darin, wenn sie mit ausdrücklicher oder nach der Verkehrssitte anzunehmender stillschweigender Einwilligung des Empfängers geschieht und der Frachtführer damit den Gewahrsam am Frachtbriefe endgültig zugunsten des Empfängers aufgeben will, regelmäßig Übergabe an den Empfänger sehen können.[42]) Der Frachtführer muß natürlich dem Empfänger, falls er noch nicht unterrichtet ist, anzeigen, daß er den Frachtbrief dort entgegennehmen kann.

Den Formalakt der Übergabe des Frachtbriefs an den Empfänger hat der Gesetzgeber zum maßgebenden Zeitpunkte

---

[38]) Staub § 433 A. 5; Makower § 433 Ic, 2; Eger, FrR. Bd. 2 S. 119; a. M. Kuhn S. 363 f.

[39]) § 434 Satz 2 HGB.; Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 747; Wehrmann S. 74.

[40]) Lehmann-Ring § 433 N. 11; a. M. Eger, FrR. Bd. 2 S. 120.

[41]) Düringer-Hachenburg § 433 V, 3 ad a; Makower § 433 IIc; Lehmann-Ring § 433 N. 11; Eger, FrR. Bd. 2 S. 124.

[42]) Düringer-Hachenburg § 433 V, 3 ad a; Eger, FrR. Bd. 2 S. 106.

für den Eintritt der ausschließlichen Berechtigung des Empfängers gewählt, weil die Übergabe des Begleitpapiers der Sendung der regelmäßige Anfang der Übergabe des Gutes, also der Erfüllung des Frachtvertrags durch den Frachtführer und damit der tatsächlichen Erledigung der Rechte des Absenders ist. Die Übergabe des Gutes selbst zum entscheidenden Zeitpunkte zu machen, war deshalb nicht angebracht, weil sie sich häufig über einen längeren Zeitraum hin erstreckt. Nur auf dem vom Gesetze gewählten Wege ließ sich eine reinliche Scheidung der Rechte des Absenders und des Empfängers herbeiführen und eine Unklarheit des Frachtführers über seine Pflichten ihnen gegenüber vermeiden.[43])

Zur rechtlichen Erklärung der Bestimmung berief man sich nach älterem Rechte darauf, daß der Frachtführer durch die Übergabe des Frachtbriefs nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte nach der Verkehrsanschauung die Erklärung abgäbe, ihm das Gut übergeben zu wollen, und der Empfänger dieses Versprechen durch Annahme der Urkunde annähme, beide also durch Übergabe des Frachtbriefs in ein unmittelbares Rechtsverhältnis zueinander träten und der Empfänger dadurch ein eigenes Recht auf die Ablieferung des Gutes erlangte.[44]) Dieser Grund ist jedoch jetzt nicht mehr zutreffend, da der Empfänger nach § 435 HGB., wie schon nach Art. 405 a. HGB., jenes Recht durch die bloße Ankunft des Gutes (Art. 405, des Frachtführers) am Bestimmungsorte bereits erlangt. Eine rechtliche Erklärung jener Bestimmung wird man höchstens darin sehen können, daß in der im Frachtbriefe beurkundeten Erklärung des Absenders an den Empfänger „Sie empfangen" ein einseitiger Verzicht des Absenders auf sein Verfügungsrecht liege.[45])

Bis zur Übergabe des Frachtbriefs an den Empfänger hat der Absender noch ein stärkeres Verfügungsrecht gegenüber dem

---

[43]) Lutz S. 1232 ff., 4731 ff.; Gerstner S. 260 f.; Rosenthal S. 141; Eger, FrR. Bd. 2 S. 71 ff., 111 ff., 119; J. U. S. 284 ff.

[44]) Lutz wie Note 43; Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 748; v. Hahn Art. 402 § 3.

[45]) Henkel S. 28, 61 ff.; Winter S. 56 ff. in eingehender Auseinandersetzung mit der Ansicht Hellwigs auf S. 489.

Frachtführer als der Empfänger. Händigt der Frachtführer trotzdem unter Nichtbeachtung einer entgegengesetzten Anweisung des Absenders den Frachtbrief an den Empfänger aus, so erlischt zwar das Verfügungsrecht des Absenders, sobald die im Briefe enthaltene Verzichtserklärung dem Empfänger zugeht. Der Absender kann aber diese Erklärung nach §§ 120, 143 BGB. dem Empfänger gegenüber anfechten, da der Frachtführer sie unrichtig übermittelt hat.[46])

Dieselbe Wirkung wie die Übergabe des Frachtbriefs hat nach den gesetzlichen Bestimmungen

2. die Erhebung der Klage des Empfängers gegen den Frachtführer gemäß § 435 HGB., § 76 II EVO., Art. 16 II J. Ü., also der Klage auf Erfüllung der durch den Frachtvertrag begründeten Verpflichtungen des Frachtführers, insbesondere auf Auslieferung des Gutes oder Übergabe des Frachtbriefs oder beides. Die Erhebung einer Klage, die gemäß § 809 BGB. nur auf Gestattung der Besichtigung des Gutes oder Vorlegung des Frachtbriefes zwecks Information gerichtet ist, genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.[47]) Die gemäß § 435 HGB. usw. erhobene Klage bewirkt jedoch das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders nur, wenn sie formell zulässig, also namentlich bei dem zuständigen Gerichte anhängig gemacht ist.[48]) Eine vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte angestellte Klage wird erst mit dem letzteren Zeitpunkte wirksam.[49])

Diesen zweiten Formalakt hat der Gesetzgeber als Zeitpunkt des Erlöschens des Verfügungsrechts des Absenders gewählt, um dem Empfänger die Möglichkeit zu geben, das Erlöschen auch dann baldigst herbeizuführen, wenn der Frachtführer die Übergabe des Frachtbriefs verzögert oder verweigert. Der Zeitpunkt der Klagerhebung empfahl sich besonders deshalb, weil das Verfügungsrecht des Absenders spätestens um diese Zeit erloschen wäre, wenn der Frachtführer pflichtgemäß den Frachtbrief rechtzeitig übergeben hätte, und schließlich auch, weil die Klag-

---

[46]) Henkel S. 29; Winter S. 64.
[47]) Keyßner Art. 405 N. 2; Makower § 433 Ic, 2.
[48]) Düringer-Hachenburg § 433 V, 3 ad b.
[49]) Makower § 433 Ic, 2.

erhebung = Klagzustellung eine ziemlich scharfe Grenze zwischen den Rechten des Absenders und des Empfängers zieht, ebenso wie die Übergabe des Frachtbriefs.[50])

3. Einen dritten Grund für das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders erwähnen die Gesetze nicht ausdrücklich, weil er selbstverständlich ist: die Ablieferung des am Bestimmungsorte angekommenen Gutes an den Empfänger.[51])

Unter Ablieferung des Guts ist derjenige Akt zu verstehen, durch den der Frachtführer den zum Zwecke der Beförderung erhaltenen Gewahrsam nach beendeter Beförderung mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers aufgibt.[52]) Die Ablieferung des Gutes gehört zur vertragsmäßigen Verpflichtung des Frachtführers, wenn nichts anderes vereinbart ist;[53]) das Frachtgut ist regelmäßig Bringschuld. Die Ablieferung erfolgt nicht notwendig durch tatsächliche Übergabe des Guts. Schließt der Frachtführer nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte mit dem Empfänger einen besonderen Vertrag, demzufolge er das Gut weiter verwahrt, so hat er es abgeliefert. Hingegen liegt keine Ablieferung vor, wenn der Frachtführer auf Grund eines Nebenvertrags des ursprünglichen Frachtvertrags das Gut am Bestimmungsorte einstweilen noch in Verwahrung behält, z. B. bei bahnlagernden Sendungen.[54]) Im Eisenbahnfrachtgeschäft steht der Übergabe des Guts an den Empfänger die Übergabe an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen gleich, wenn diese

---

[50]) Lutz S. 4755 ff., 5099.

[51]) Lutz S. 1232 ff., 4733; ROHG. Bd. 20 S. 194, Bd. 21 S. 182; Eger, FrR. Bd. 2 S. 115; Schwab S. 184; v. Hahn Art. 402 § 8; Puchelt-Förtsch Art. 402 A. 7; Staub § 433 Einl.; Goldmann § 433 III; Lehmann-Ring § 433 N. 9a; Düringer-Hachenburg § 433 V, 3; Makower § 433 Ic, 2.

[52]) Düringer-Hachenburg § 429 II, 3b; Staub § 429 A. 7; Puchelt-Förtsch § 403 N. 3; Eger Bd. 2 S. 165; ROHG. Bd. 2 S. 252 f., Bd. 6 S. 167, Bd. 14 S. 294.

[53]) Düringer-Hachenburg § 435 III, 3b, 433 V, 2; Staub § 435 A. 5; Makower § 435 III b, 1; Lehmann-Ring § 436 N. 1; Eger, FrR. Bd. 2 S. 170; ROHG. Bd. 2 S. 416.

[54]) Düringer-Hachenburg § 429 II, 3b; Staub § 429 A. 9; Makower § 429 Ia, 3γ.

nicht unter Verschluß der Eisenbahn stehen, sowie die nach der Eisenbahnverkehrsordnung oder dem Internationalen Übereinkommen zulässige Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause.[55]) Die bloße Aufforderung an den Empfänger, das Gut abzuholen, und das Bereithalten des Gutes ist keine Ablieferung.[56])

Mit der Ablieferung des Gutes an den Empfänger ist der Beförderungsauftrag des Absenders erfüllt. Damit erlischt notwendig sein Verfügungsrecht. Es ist „gegenstandslos" geworden; der Absender hat nichts mehr zu „verfügen". Der Beförderungsauftrag ist aber nur erfüllt, wenn die Ablieferung des Guts an dem im Frachtvertrage oder auch durch nachträgliche zulässige Verfügung des Absenders oder des Empfängers mit Ermächtigung des ersteren gemäß § 434 Satz 2 HGB. bestimmten Ablieferungsorte an den richtigen Empfänger erfolgt. Wird das Gut vorher abgeliefert oder an einen anderen als den nach dem Frachtvertrage berechtigten Empfänger oder an diesen unter Nichtbeachtung einer noch zulässigen entgegenstehenden Anweisung des Absenders, so erlischt das Verfügungsrecht des Absenders nicht notwendig.[57]) Der Frachtführer ist dann dem Absender verpflichtet, sich, sei es gemäß § 812 BGB., sei es durch Anfechtung seiner Erklärung wegen Irrtums, soweit es überhaupt noch möglich ist, das Gut wieder zu verschaffen, den Beförderungsauftrag weiter durchzuführen und den Verfügungen des Absenders nach wie vor zu folgen.[58]) Erlangt der Frachtführer das Gut jedoch nicht zurück, so ist die von ihm dem Absender geschuldete Leistung unmöglich geworden. Der Absender hat nur noch, falls dem Frachtführer ein Verschulden zur Last fällt, einen Schadensersatzanspruch gegen ihn. Mit der Forderung des Absenders auf die Durchführung des Beförderungsauftrags wird notwendig auch das Verfügungsrecht hinfällig.

---

[55]) § 76 I Satz 2 EVO., verb. mit Art. 19 J. ü.

[56]) ROHG. Bd. 7 S. 224.

[57]) Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 747; v. Hahn Art. 402 § 8; Eger, FrR. Bd. 2 S. 117; Staub § 435 A. 1; Henkel S. 64 f.; Winter S. 65; Schenk S. 43; Lehmann-Ring § 433 N. 10.

[58]) Staub § 433 A. 10; Lehmann-Ring § 433 N. 10; Winter S. 65; Schenk S. 43 f.; Eger, E. Bd. 1 S. 132 ff.; Makower § 433 Ia.

Das Erlöschen des Verfügungsrechts durch Ablieferung des Gutes hat namentlich Bedeutung, wenn kein Frachtbrief ausgestellt ist. Von den unter 1 u. 2 entwickelten Gründen des Erlöschens fällt ja die Übergabe des Frachtbriefs und die Klage auf sie ohne weiteres fort. Aber auch die Klage auf Auslieferung des Gutes allein wird in diesem Falle als Grund des Erlöschens nicht anerkannt, weil auch hierbei vom Gesetz der Frachtvertrag mit Frachtbrief vorausgesetzt ist.[59]) Ebenso erlischt das Verfügungsrecht des Absenders, falls dieser den Frachtführer gemäß § 434 Satz 2 HGB. ermächtigt hat, das Gut vor der Ankunft am Bestimmungsorte an den Empfänger abzuliefern, und der Empfänger ein entsprechendes Verlangen stellt, nur mit der Ablieferung des Gutes an ihn, nicht etwa durch Übersendung des Frachtbriefs vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte.[60])

Ist das Verfügungsrecht des Absenders nach den unter 1—3 dargestellten Grundsätzen erloschen, so ist das des Empfängers zu einem ausschließlichen geworden. Der Frachtführer darf fortan grundsätzlich nur noch seinen Anweisungen folgen und muß ihnen folgen, soweit sie keine Erschwerung seiner Vertragspflicht bedeuten. Sonst ist er dem Empfänger „für das Gut verhaftet",[61]) d. h. er hat dem Empfänger den Schaden zu ersetzen, den dieser am Gute — durch Verlust, Beschädigung oder verspätetes Eintreffen — erleidet.[62])

V. Mit der Erlangung des ausschließlichen Verfügungsrechts gegenüber dem Frachtführer hat der Empfänger den Absender aus der Stellung des dominus negotii verdrängt. Der Absender scheidet aber damit aus dem Frachtvertrage nicht überhaupt aus. Er kann aus eigenem Rechte noch Auslieferung des Gutes an den Empfänger verlangen gemäß § 335 BGB. und etwaige

---

[59]) Eger, FrR. Bd. 2 S. 116; Winter S. 88; Henkel S. 29.

[60]) Makower § 433 Ic N. 2.

[61]) § 433 II Satz 2 HGB.; § 73 IX Satz 2 EVO.; Art. 15 IV Satz 2 J. ü.

[62]) Der Sinn der Gesetzesworte ist außerordentlich bestritten. Wie der Text faßt sie auch die herrschende Meinung auf, die allein dem eigentümlichen Wortlaut des Gesetzes gerecht wird; z. B. Keyßner Art. 402 A. 8; Staub § 433 A. 8; Düringer-Hachenburg § 433 VII; Goldmann § 433 N. 9; ähnlich Makower § 433 IId; a. A. z. B. Lehmann-Ring § 433 N. 15; Eger, FrR. Bd. 2 S. 131 ff.

Schadensersatzansprüche gegen den Frachtführer auf Grund des Frachtvertrags geltend machen.[63])

Aber damit ist seine jetzige Rechtsstellung noch nicht genügend gekennzeichnet. Der Frachtvertrag ist ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten. Schlägt der Dritte, also der Empfänger, das ihm angefallene Recht aus, so gilt es nach § 333 BGB. als nicht erworben. Tritt dieser Fall ein, etwa indem der Empfänger den Frachtbrief endgültig — nicht nur zur Berichtigung — zurückgibt oder die gemäß § 435 HGB. usw. erhobene Klage zurücknimmt oder, was dem gleichsteht, mit ihr abgewiesen wird, so tritt der Absender wieder in die verlorene Rechtsstellung ein, und sein Verfügungsrecht lebt in vollem Umfange wieder auf.[64]) Der gesetzliche Ausdruck des „Erlöschens" des Verfügungsrechts des Absenders ist also nicht richtig. Das Verfügungsrecht erlischt in den Fällen des § 433 HGB. usw. nicht, sondern es wird gehemmt durch das jetzt stärkere Recht des Empfängers. Schlägt der Empfänger das ihm angefallene Recht aus, so entfaltet das ursprüngliche Verfügungsrecht des Absenders wieder seine volle Wirksamkeit.

Aber auch solange die Hemmung besteht, ist das Verfügungsrecht des Absenders nicht gänzlich ausgeschaltet. Im Falle des Vorliegens eines Ablieferungshindernisses hat nämlich der Frachtführer stets die Anweisung des Absenders einzuholen.[65]) Die Gesetze machen dabei keinen Unterschied zwischen den verschiedenen Arten von Ablieferungshindernissen, so daß etwa nur im Falle der Annahmeverweigerung des Empfängers oder bei Unmöglichkeit, ihn zu ermitteln, die Anweisung des Absenders, im übrigen aber, was doch näher läge, die Anweisung des Empfängers einzuholen wäre. Sie nehmen auch keine Rücksicht darauf, ob das Verfügungsrecht des Absenders noch besteht oder „erloschen" ist. Mithin ist auch in letzterem Falle die Anweisung des Absenders einzuholen.[66])

---

[63]) Lehmann-Ring § 433 N. 14; Cosack S. 433; Peters S. 43; Schenk S. 51.

[64]) Diese Auffassung wird heute einmütig in der Literatur vertreten; a. M. wohl nur noch Eger, FrR. Bd. 2 S. 85 f., 122, 309 f. VO. S. 379, J. Ü. S. 287.

[65]) § 437 HGB.; § 81 EVO.; Art. 24 J. Ü.

[66]) Düringer-Hachenburg § 437 II N. 2; Makower § 437 III, IV; a. M. Lehmann-Ring § 437 N. 7.

Das bietet dann keine Schwierigkeiten, wenn das Ablieferungshindernis darin besteht, daß der Empfänger sein Recht aus dem Frachtvertrage ausgeschlagen hat. Dann ist ja das Verfügungsrecht des Absenders wieder ungehemmt. In allen anderen Fällen hingegen wird man in der Weise entscheiden müssen, daß der Absender zwar nach § 437 I HGB., § 81 I EVO., Art. 24 J. Ü. zu allen erforderlichen Anweisungen im Rahmen seines Verfügungsrechts befugt ist, der Frachtführer ihnen aber in Berücksichtigung von § 433 II HGB., § 73 IX EVO., Art. 15 IV J. Ü. nur Folge leisten darf, wenn sie die Rechte des Empfängers als des dominus negotii, insbesondere seine etwaigen Anweisungen, nicht verletzen, oder wenn der Absender die Einwilligung des Empfängers zu seinen Anweisungen beibringt. Andernfalls darf der Frachtführer sie nicht befolgen. Danach bedeutet das „Erlöschen" des Verfügungsrechts des Absenders beim Vorliegen eines Ablieferungshindernisses nicht völlige Hemmung, sondern lediglich ein Zurücktreten hinter das Verfügungsrecht und überhaupt das Recht des Empfängers. Nur in dieser Beschränkung auf den Fall eines Ablieferungshindernisses dürfte der Ansicht Lehmanns beizupflichten sein, daß nach Eintritt der Voraussetzungen des § 433 II HGB. lediglich die Anweisungen des Empfängers denen des Absenders vorgehen.[67]) Im übrigen ist das Verfügungsrecht des Absenders vollständig gehemmt, und der Frachtführer ist verpflichtet, die Anweisungen des Absenders nicht mehr zu befolgen, auch wenn sie solchen des Empfängers oder überhaupt seinem Rechte nicht widerstreiten.[68])

VI. Die Ergänzung und Begrenzung des Verfügungsrechts des Absenders durch die Rechte des Empfängers ist lediglich nach Maßgabe der sich aus dem Frachtvertrage selbst ergebenden Rechte und Pflichten der Beteiligten dargestellt worden. Von dem zwischen ihnen bestehenden unmittelbaren Rechtsverhältnisse, das dem Frachtvertrage zugrunde liegt, etwa Kauf, Miete, Schenkung, und ihren Rechten am Gut ist grundsätzlich abgesehen worden. Zum Abschluß der Erörterungen mag wenigstens darauf

---

[67]) Lehmann S. 863 A. 6.

[68]) Schenk S. 52.

hingewiesen werden, daß dieses innere Rechtsverhältnis, dem das Frachtgeschäft als Hilfsgeschäft dient, und die Rechte am Gute die dem Absender und dem Empfänger aus dem Frachtvertrage erwachsenden Rechte und Pflichten mannigfach beeinflussen, ergänzen oder hemmen können. Durch das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders und den Eintritt der ausschließlichen Verfügungsberechtigung des Empfängers wird die Rechtslage des Gutes selbst nicht notwendig geändert.[69]) Insbesondere wird der Empfänger dadurch nicht mittelbarer Besitzer des Gutes.[70]) Der Frachtführer besitzt fortan nicht für den Empfänger; denn der Absender hat nicht seinen Anspruch auf Auslieferung des Gutes dem Empfänger abgetreten, sondern dieser hat ein eigenes Recht aus dem Frachtvertrage darauf erworben. Daraus folgt, daß der Absender, wenn er Verkäufer oder Einkaufskommissionär des Empfängers ist und auch die sonstigen Voraussetzungen der Bestimmung vorliegen, selbst nach dem Erlöschen seines Verfügungsrechts ein Verfolgungsrecht nach § 44 KO. haben und sein Recht am Gute damit selbst im Gegensatz gegen das inzwischen zu einem ausschließlichen gewordenen Recht des Empfängers aus dem Frachtvertrage geltend machen kann.[71]) Ebenso kann der Absender nach dem Erlöschen seines Verfügungsrechts oder auch irgendein Dritter auf Grund des Rechts am Gut, etwa des Eigentums, unter Umständen gegen Anweisungen des Empfängers oder die Maßnahmen des Frachtführers protestieren, die an sich nach dem bloßen Frachtvertrage ganz rechtmäßig wären, und sein Recht etwa im Wege einstweiliger Verfügung schützen. Umgekehrt können nun aber auch die Handlungen, die zunächst nur die Beziehungen der Beteiligten aus dem Frachtvertrage zu regeln bestimmt sind, unter Umständen auf die Rechte der Beteiligten

---

[69]) Eger, FrR. Bd. 2 S. 98 ff., 290, 324 ff.; RG. Bd. 27 S. 86; ROHG. Bd. 22 S. 330, Bd. 24 S. 352.

[70]) Endemann, HR. S. 740; Staub § 433 A. 6; Düringer-Hachenburg § 433 VI, 3; Lehmann-Ring § 433 N. 13, 14; Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 753 f.; a. M. Hellwig S. 431, 345.

[71]) v. Hahn Art. 402 § 7 und Zusatz zu Art. 402; Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 748; Puchelt-Förtsch Art. 402 A. 1; Staub § 433 A. 6; Exk. zu § 382 A. 110; Eger, FrR. Bd. 2 S. 92, 326 ff.; Lutz S. 4776 f., 5047 f.; Schenk S. 62 f.

am Gute und das innere Rechtsverhältnis zwischen Absender und Empfänger entscheidend einwirken. In der Aushändigung des Frachtbriefs kann unter Umständen die Erklärung des Frachtführers liegen, fortan für den Empfänger zu besitzen, und die Auslieferung des Gutes *kann* zugleich Bedeutung haben als Akt der Eigentumsübertragung. Diese Verhältnisse waren hier aber nur zu streifen, da sie nicht mehr Ausfluß des Frachtvertrags sind.

§ 8.

Die Beschränkung der Ausübung des Verfügungsrechts durch die Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheins.

I. Durch das dem Absender zustehende Verfügungsrecht wird ihm in umfassender Weise ermöglicht, sein Interesse am Frachtvertrage und am Gute zu wahren. Im Gegensatze zu dieser günstigen Rechtsstellung des Absenders ist diejenige des Empfängers bis zur Ausschließung jenes Verfügungsrechts eine höchst unsichere. Zunächst erlangt er eine bloße *Anwartschaft*, nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte zwar ein *Forderungsrecht* auf die Leistung des Frachtführers, aber ein solches, das ihm vom Absender jederzeit wieder entzogen werden kann. Seine Rechtsstellung ist erst gesichert, wenn er nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief oder das Gut übergeben erhalten oder Klage gegen den Frachtführer gemäß § 435 HGB., § 76 EVO., Art. 16 J. Ü. erhoben hat. Diese Abgrenzung der Rechte des Absenders und des Empfängers mag regelmäßig dem tatsächlichen Interesse beider entsprechen. Unter Umständen kann aber auch der Empfänger wegen seines Rechtes am Gute ein dringendes Interesse daran haben, schon vor dem angegebenen Zeitpunkte ein unentziehbares Recht auf die Leistung des Frachtführers zu erlangen, die Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders also schon vor jenem Zeitpunkte, vielleicht von Beginn der Beförderung an auszuschließen. Diesem Bedürfnisse trägt die Einrichtung des Frachtbriefduplikats Rechnung.

II. Das Frachtbriefduplikat kommt nur im Eisenbahnfrachtgeschäfte vor. Im internationalen Eisenbahnverkehr ist es überhaupt, im inländischen jedoch nur auf Erfordern des Absenders obligatorisch.[1]) Das Duplikat des Frachtbriefs ist als solches bezeichnet mit dem Original zusammen, auf dem seine Ausstellung bescheinigt wird, vom Absender der Eisenbahn vorzulegen, die auf ihm den Empfang des Gutes zur Beförderung unter Angabe des Tages der Annahme bescheinigt. Das Frachtbriefduplikat ist also zunächst eine Quittung der Eisenbahn über den vollständigen und richtigen Empfang des Gutes zur Beförderung. Es ist nicht wie der Frachtbrief ein Begleitpapier der Sendung und darum auch kein Ersatzmittel des Frachtbriefes.[2]) Die an die Übergabe des Frachtbriefes geknüpften Wirkungen[3]) treten nicht etwa durch die Übergabe des Frachtbriefduplikats ein. Die Bedeutung des Frachtbriefduplikats für die Gestaltung des Frachtvertrags, namentlich für die Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders, liegt in folgendem[4]):

Der Absender kann, wenn ein Frachtbriefduplikat ausgestellt ist, seine Rechte gegen die Eisenbahn, insbesondere das Verfügungsrecht, grundsätzlich nur geltend machen, wenn er dabei das Duplikat vorlegt und, falls er etwas verfügt, auf ihm die Verfügung vermerkt. Bei Vorliegen eines Beförderungshindernisses darf er ausnahmsweise Verfügungen treffen ohne Vorlegung des Duplikats. Dann darf er jedoch weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort ändern. Die Bindung der Ausübung des Verfügungsrechts an das Vorlegen des Frachtbriefduplikats entfällt gänzlich, wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, wenigstens nach der Eisenbahnverkehrsordnung.

Diese Bindung der Ausübung des Verfügungsrechts an die Vorlegung des Duplikats gestaltet die Lage des Absenders dann schwierig, wenn er das Duplikat verliert. Denn dieses kann in Ermangelung gesetzlicher Bestimmungen nicht für kraftlos erklärt

---

[1]) § 455 HGB.; § 61 V EVO.; Art. 8 V J. ü.
[2]) § 61 VI EVO.; Art. 8 VI J. ü.
[3]) §§ 433 II, 436 HGB.; §§ 73 IX, 76 IV EVO.; Art. 15 IV, 17 J. ü.
[4]) § 455 II HGB.; §§ 73 V VI, 74 III, 99 II EVO.; Art. 15 II, 18 IV, 26 II J. ü.

werden.[5]) Eine Kraftloserklärung wäre auch wegen des dazu erforderlichen großen Zeitaufwandes regelmäßig praktisch wertlos. In diesem Falle wird man die Ausübung des Verfügungsrechts dann für zulässig erklären dürfen, wenn der Absender die Zustimmung des Empfängers zu der Verfügung beibringt.[6]) Die Bindung der Ausübung des Verfügungsrechts an die Vorlegung des Frachtbriefduplikats ist ja lediglich im Interesse des Empfängers erfolgt. Ihm soll, wenn ihm das Duplikat ausgehändigt worden ist, eine unentziehbare Anwartschaft auf die Leistung des Frachtführers gegeben sein. Zu seinen Gunsten ist der Absender in der Ausübung seines Rechts gehindert, solange er das Duplikat nicht vorzulegen vermag. Stimmt er aber einer Verfügung des Absenders zu, so verzichtet er damit auf diesen Schutz. Im Rahmen der Zustimmungserklärung kann der Absender ungehemmt verfügen. Einer Zustimmungserklärung steht ein sie ersetzendes Urteil nach § 894 ZPO. gleich. Gemäß § 73 VI EVO. bedarf es auch keiner Zustimmungserklärung des Empfängers, wenn er die Annahme des Gutes verweigert hat. Sein Interesse am Gute ist ja erloschen, und es besteht kein Grund, die wegen dieses Interesses bestimmte Bindung der Ausübung des Verfügungsrechts an die Vorlegung des Duplikats jetzt noch aufrechtzuerhalten. Auf Grund dieser Erwägung dürfte es unbedenklich sein, im internationalen Eisenbahnverkehr bei Annahmeverweigerung des Empfängers ebenso zu verfahren wie im inländischen, obwohl das Internationale Übereinkommen eine dem § 73 VI EVO. entsprechende Bestimmung nicht enthält.[7]) Schließlich wird man dem Absender auch dann die ungehemmte Ausübung seines Verfügungsrechts zusprechen dürfen, wenn er den Verlust des Duplikats nachweist und der Eisenbahn wegen der aus der

---

[5]) Staub § 455 A. 5; Hellwig S. 494.

[6]) Düringer-Hachenburg § 455 III; Staub § 455 A. 5; Makower § 455 III c; Hellwig S. 494; Schwab S. 173 ff.; a. M. Eger, VO. S. 377, Z. ü. S. 280 ff.; Rosenthal S. 134 f.; Gerstner S. 258: Die Vorlegung des Duplikats bei Ausübung des Verfügungsrechts sei unbedingtes formales Erfordernis. Das wird jetzt schon durch § 73 VI EVO. widerlegt.

[7]) vgl. auch Schwab S. 173 ff., 185 f., 236.

Beachtung der Verfügung etwa entstehenden Nachteile Sicherheit leistet.[8])

Die Bindung der Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders an die Vorlegung des Frachtbriefduplikats bedeutet, wie die bisherigen Ausführungen ergeben, daß das Verfügungsrecht gehemmt ist, solange der Absender das Duplikat nicht vorlegen kann, wenigstens grundsätzlich. Nicht bedeutet sie, daß ihm ohne den Besitz des Frachtbriefduplikats das Verfügungsrecht überhaupt nicht zusteht; denn unter gewissen Voraussetzungen kann er auch ohne Vorlegung des Duplikats verfügen. Die Eisenbahn ist lediglich berechtigt und dem Empfänger gegenüber, dem der Absender das Duplikat ausgehändigt hat, verpflichtet, die Befolgung der Verfügungen des Absenders zu verweigern, solange dieser das Duplikat nicht vorlegt. Dadurch ist dem Empfänger, der sich vom Absender das Duplikat hat aushändigen lassen, ein Schutz gegen jede ihm nachteilige Verfügung des Absenders gewährt. Dieser kann ja nur noch mit seiner Zustimmung oder nachdem er die Annahme verweigert, also das Interesse am Gute verloren hat, verfügen. Der Empfänger hat, solange er das Frachtbriefduplikat besitzt, eine unentziehbare Anwartschaft auf die Leistung des Frachtführers. Eine Verfügung des Absenders, die diesen Bestimmungen zuwider erfolgt, ist beim inländischen Eisenbahnfrachtgeschäfte gültig, beim internationalen nichtig.[9]) In jedem Falle ist die Eisenbahn, wenn sie eine solche unzulässige Verfügung befolgt, dem Empfänger, dem der Absender das Frachtbriefduplikat übergeben hat, haftbar für allen dadurch entstehenden Schaden.

Wenn der Absender nach der Aushändigung des Frachtbriefduplikats auch an der Ausübung seines Verfügungsrechts ohne Zustimmung des Empfängers gehindert ist, so ist sein Interesse am Gute doch nicht schutzlos der Willkür des Frachtführers oder des Empfängers preisgegeben. Die Rechte am Gute und das innere Verhältnis zwischen Absender und Empfänger können auch

---

[8]) Staub § 455 A. 5; Hellwig S. 495; a. M. Makower § 455 III c; Rosenthal, J. ü. S. 134; Eger, VO. S. 377.

[9]) § 455 HGB.; § 73 EVO. vgl. mit Art. 15 VII J. ü.

hier mannigfach die aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Beziehungen beeinflussen. Auf die Geltendmachung solcher vom Frachtvertrage unabhängiger Rechte etwa im Wege der einstweiligen Verfügung, des Verfolgungsrechts nach § 44 KO., übt die Aushändigung des Frachtbriefduplikats an den Empfänger keinen Einfluß aus, sie verbleibt dem Absender völlig ungehindert.

III. Statt des Frachtbriefduplikats kann im inländischen Eisenbahnfrachtgeschäfte bei Gütern, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, auch ein Aufnahmeschein von der Eisenbahn mit Zustimmung des Absenders ausgestellt werden. Er hat dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Frachtbriefduplikat.[10]) Für ihn gilt deshalb auch alles, was über jenes ausgeführt worden ist.

§ 9.

Die Beschränkung der Ausübung des Verfügungsrechts durch die Ausstellung eines Ladescheins.

I. Das Frachtbriefduplikat ermöglicht es dem Empfänger, schon vor dem „Erlöschen" des Verfügungsrechts des Absenders nach § 433 II HGB., § 73 IX EVO., Art. 15 IV J. Ü. eine unentziehbare Anwartschaft auf die Leistung des Frachtführers zu erlangen. Seine Aushändigung an den Empfänger hemmt die Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders. Mit dieser negativen Wirkung ist seine Bedeutung aber auch erschöpft. Die Aushändigung des Duplikats wendet dem Empfänger nicht irgendwelche Rechte zu, sie hindert lediglich eine Beeinträchtigung der ihm schon zustehenden oder noch erwachsenden. Das Duplikat ist ein „halbes, ein stecken gebliebenes Traditionspapier".[1]) Liegt es im Interesse des Empfängers, schon vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ein — womöglich ausschließliches — Verfügungsrecht gegenüber dem Frachtführer zu haben, etwa weil er Eigentümer des Gutes ist, oder möchte er schon während der Reise über das Gut selbst verfügen, es etwa veräußern, so ist ihm mit der Aushändigung eines Frachtbriefduplikats in keiner Weise

---

[10]) § 61 VII EVO.

[1]) Lehmann S. 881.

gedient. Jene eben genannten Möglichkeiten eröffnet ihm nur die Einrichtung des Ladescheins.

II. Der Ladeschein ist nach §§ 444, 445 HGB. eine den wesentlichen Inhalt des Frachtvertrags enthaltende, vom Frachtführer ausgestellte Urkunde, in der dieser sich zur Auslieferung des Gutes an den legitimierten Inhaber des Ladescheins verpflichtet. Zu seiner Ausstellung ist der Frachtführer nur im Binnenschiffahrtsverkehr auf Verlangen des Absenders verpflichtet.[2]) Im Eisenbahnfrachtgeschäfte kommt er nie vor. Er kann entweder ausschließlich auf den Namen eines Adressaten oder an dessen Order oder nur an Order lauten.[3]) Da diese Bestimmung jedoch nur eine Sollvorschrift ist und § 795 BGB. nur Schuldverschreibungen betrifft, in denen die Zahlung einer bestimmten Geldsumme versprochen wird, so steht nichts entgegen, daß der Ladeschein auf den Inhaber ausgestellt wird.[4]) Lautet der Ladeschein nur an Order, so gilt nach gesetzlicher Vorschrift der Absender als zum Empfange des Gutes berechtigt. Demnach steht nichts im Wege, den Ladeschein ausdrücklich an Order des Absenders auszustellen.[5]) Auch die Ausstellung an die Order des Frachtführers wird man für zulässig halten müssen. Hierfür spricht die ganz unbedenkliche Analogie des § 644 II HGB. bezüglich des Seekonnossements.[6])

Die Person des aus dem Ladescheine Berechtigten bestimmt sich verschieden, je nachdem, ob der Ladeschein Rekta- oder Orderpapier ist.[7]) Beim Rektaladeschein ist derjenige forderungsberechtigt, den der Ladeschein als Empfänger bezeichnet, beim Orderladeschein derjenige, an dessen Order er ausgestellt ist oder der durch

---

[2]) § 72 BSchG.; vgl. aber § 131 ebenda.

[3]) § 445 Ziff. 4 HGB.

[4]) Düringer-Hachenburg § 444 II N. 2; Makower § 445 II d; jetzt auch Staub § 445 A. 3; a. M. Lehmann-Ring § 445 N. 2; Lehmann § 205 Nr. 3. Der Inhaberladeschein kommt tatsächlich nicht im Verkehr vor.

[5]) Lehmann § 205 Nr. 3.

[6]) Zur Rechtfertigung dieser Analogie überhaupt vgl. Staub § 444 A. 6; Makower § 444 VII; Puchelt-Förtsch Art. 413 A. 4.

[7]) § 447 I HGB.

eine zusammenhängende, bis auf ihn gehende Kette von Indossamenten legitimierter Inhaber des Scheins ist (§ 447 verb. mit §§ 363, 364, 365 HGB.; Art. 36 WO.). Ist der Ladeschein nur an Order ausgestellt, so ist, wie bereits erwähnt wurde, der Absender zum Empfange des Gutes berechtigt. Im Falle eines bloßen Prokuraindossaments ist forderungsberechtigt der Prokuraindossant; der Prokuraindossatar ist lediglich sein Bevollmächtigter. Sowohl beim Rekta- wie beim Orderladeschein können die Rechte durch Forderungsabtretung übertragen werden. Dann erwirbt der neue Gläubiger die Rechte aus dem Ladeschein, falls ihm dieser mit übergeben wird, andernfalls die Rechte des Absenders aus dem Vertrage.[8])

Hinsichtlich der rechtlichen Natur des Ladescheins ergibt sich schon aus § 444 HGB., daß er nicht nur, wie der Frachtbrief im gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäfte (ausschließlich des Eisenbahnfrachtgeschäfts), eine Beweisurkunde ist, obwohl er auch dies ist auf Grund des nach der Verkehrssitte regelmäßig in ihm enthaltenen Empfangsbekenntnisses über das Gut. Er ist vor allem ein selbständiges schriftliches Schuldversprechen des Frachtführers gemäß § 780 BGB. Während sich das Verhältnis des Frachtführers zum Absender nach dem zwischen ihnen abgeschlossenen Frachtvertrage bestimmt, richtet sich das zu dem durch den Ladeschein legitimierten Empfänger lediglich nach dem im Ladeschein abgegebenen Versprechen.[9]) Nur diejenigen Vereinbarungen zwischen Absender und Frachtführer sind auch für die Beziehungen des letzteren zu dem durch den Ladeschein legitimierten Empfänger maßgebend, die in den Ladeschein aufgenommen sind oder auf die in ihm Bezug genommen ist. Sonst sind für sie nur noch über den Ladeschein hinausgehende zwischen ihnen selbst unmittelbar getroffene Vereinbarungen verbindlich. Jedoch bleibt, wenn auch der Ladeschein das Verhältnis zwischen Frachtführer und Ladescheinberechtigten selbständig ordnet, die Grundlage auch der im Ladeschein ausgesprochenen Verpflichtung

---

[8]) Düringer-Hachenburg § 447 II N. 1; Staub § 447 A. 1; Makower § 447 I.

[9]) § 446 HGB.

des Frachtführers der zwischen ihm und dem Absender abgeschlossene Frachtvertrag. Der Ladeschein enthält keine abstrakte Verpflichtung des Frachtführers.[10]) Daraus folgt, daß der Frachtführer nicht verpflichtet ist, an den Ladescheinberechtigten Gut der im Ladescheine bezeichneten Art und Menge abzuliefern, sondern lediglich das ihm auf Grund des Frachtvertrags vom Absender übergebene Gut.[11]) Die Bezeichnung des Gutes im Ladescheine soll lediglich Merkmale zur Feststellung der Identität des übernommenen Gutes mit dem abzuliefernden geben, nicht eine besondere generelle Leistungspflicht des Frachtführers begründen. Der Frachtführer braucht nur abzuliefern, was er übernommen hat, auch wenn der Ladeschein etwas anderes verzeichnet. Er wird lediglich, wenn er die unrichtigen Angaben des Ladescheins verschuldet hat, dadurch schadensersatzpflichtig, wenigstens beim Landfrachtgeschäft.[12]) Im Binnenschiffahrtsverkehr hingegen haftet er ohne weiteres für die Richtigkeit der im Ladescheine angegebenen Zahlen, Maße und Gewichte der verladenen Güter, wenn er diese Haftung nicht ausdrücklich ausgeschlossen hat.[13])

Neben dieser obligatorischen Wirkung kommt dem Ladescheine noch eine dingliche zu.[14]) Hat der Frachtführer nämlich das Gut zur Beförderung übernommen, so hat die Aushändigung des Ladescheins an den durch ihn zum Empfange des Gutes Legitimierten für den Erwerb von Rechten am Gute dieselbe Wirkung wie die Übergabe des Gutes selbst.[15]) Der Erwerber des Papiers erwirbt also unter den angegebenen Voraussetzungen den mittelbaren Besitz des Gutes.[16]) Der Ladeschein ist mithin eine

---

[10]) Düringer-Hachenburg § 446 II; Makower § 444 II; Goldmann § 446 A. 3; Eger, FrR. Bd. 3 S. 61 f.; ROHG. Bd. 1 S. 199, Bd. 12 S. 369, Bd. 17 S. 98; RG. Bd. 34 S. 79, Bd. 46 S. 5, Bd. 57 S. 64.

[11]) Staub § 446 A. 2; Makower § 446 Ib N. 5; Goldmann § 446 A. 4; Lehmann-Ring § 446 N. 1; RG. Bd. 5 S. 81; Lehmann-Ring § 450 verb. mit § 424.

[12]) Wie Note 11.

[13]) § 73 BSchG.

[14]) § 450 HGB.

[15]) § 450 HGB.

[16]) Strohal S. 94 ff.; Makower § 450 II verb. mit § 424 II a N. 1; a. M. Düringer-Hachenburg § 450 II verb. mit § 424 III N. 2, nach denen der Er-

Traditions-, eine Dispositionsurkunde. Als solche verschafft er dem legitimierten Inhaber die Möglichkeit, während der Beförderung des Gutes unmittelbar über dieses selbst zu verfügen, in vereinfachter Form Rechte an ihm zu übertragen.[17])

Da die Geltendmachung der im Ladeschein verbrieften Rechte ebenso wie ihre Zuständigkeit nach den bisherigen Erörterungen grundsätzlich vom Besitze des Ladescheins abhängig ist, ist dieser ein Wertpapier im Sinne des Handelsgesetzbuchs.[18])

III. Die Bedeutung des Ladescheins für das Verfügungsrecht des Absenders liegt in einem Zweifachen, das sich als Folge aus dem Wesen des Ladescheins als eines Traditionspapiers ergibt.[19])

1. Er bedeutet eine ähnliche Schranke für die Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders wie das Frachtbriefduplikat und der Aufnahmeschein. Der Frachtführer darf, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, einer Anweisung des Absenders, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen andern als den durch den Ladeschein legitimierten Empfänger abzuliefern, nur Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird.[20]) Das Gesetz zählt hier, wie in § 433 I HGB., die wichtigsten im Verfügungsrechte des Absenders liegenden Befugnisse im einzelnen auf. Auch hier ist die Bestimmung ausdehnend auszulegen. Das Gesetz hat damit natürlich, wie schon die Wahl des Wortlautes beweist, das ganze Verfügungsrecht des Absenders in dem der Darstellung zugrunde gelegten Umfange treffen wollen. Indem der Absender sich vom Frachtführer einen Ladeschein ausstellen läßt und ihn begibt, verzichtet er vertragsmäßig zwar nicht auf das Verfügungsrecht überhaupt — unter gewissen Voraussetzungen kann er trotzdem verfügen, das Recht bleibt ihm also —, aber auf seine Ausübung zugunsten des Ladescheinberechtigten. Die Ausübung des Verfügungsrechts ist fortan gehemmt, solange nicht der Ladeschein in den Besitz des

---

werber des Ladescheins kraft gesetzlicher Fiktion den unmittelbaren Besitz des Gutes erwirbt; so wohl auch Staub §§ 363 A. 35—37, 365 A. 10, 366 A. 14.

[17]) Makower § 444 II.

[18]) §§ 448, 364 HGB.

[19]) v. Hahn Art. 415 § 2, Art. 416 § 1.

[20]) § 447 III HGB.

Frachtführers zurückgelangt ist. Ist das aber geschehen, so ist die durch die Ausstellung des Ladescheins begründete „Skripturobligation" des Frachtführers[21]) wieder rückgängig gemacht. Dabei ist es gleichgültig, durch wen die Rückgabe des Ladescheins erfolgt, wenn der Frachtführer nur auf rechtmäßige Weise wieder in seinen Besitz gelangt.[22]) Dann kann er wieder ungehemmt „verfügen", als ob kein Ladeschein ausgestellt gewesen wäre.[23]) Er braucht sich deshalb auch dem Frachtführer nicht als Ladescheinberechtigter auszuweisen. Sind mehrere Ladescheine ausgestellt worden, so ist, wenn der Absender sein Verfügungsrecht ausüben will, die Rückgabe sämtlicher Exemplare erforderlich.[24])

Befolgt der Frachtführer Verfügungen des Absenders, ohne den Ladeschein wiedererlangt zu haben, so ist er dem rechtmäßigen Besitzer des Ladescheins „für das Gut verhaftet".[25]) Eine solche Haftung würde natürlich demjenigen Ladescheinberechtigten gegenüber wegfallen, der den Absender zu derartigen Verfügungen bevollmächtigt oder aber ihm seine Zustimmung dazu erklärt hat.[26]) In letzterem Falle läge ja ein Verzicht des Berechtigten auf den ihm vom Gesetze gewährten Schutz vor. Jedoch kann sich der Frachtführer auf diese Zustimmung einem späteren Ladescheinberechtigten gegenüber nur berufen, wenn dieser entweder lediglich Prokuraindossatar des Zustimmenden ist, oder in den Fällen, in denen auch sonst ein Indossatar Einreden des Schuldners aus der Person des Vorbesitzers gegen sich gelten lassen muß.[27]) Daraus ergibt sich, daß wenn der Ladeschein nicht an Order ausgestellt ist, die Zustimmung des legitimierten Empfängers stets die Aushändigung des Ladescheins ersetzt.[28])

---

[21]) §§ 446, 447 III HGB.

[22]) Staub § 447 A. 3; Makower § 447 IIIa; Düringer-Hachenburg § 447 IV.

[23]) Makower § 447 IIIa; Lehmann-Ring § 447 N. 3.

[24]) Düringer-Hachenburg § 448 III N. 2; Lehmann-Ring § 447 N. 2; v. Hahn Art. 416 § 2; Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 762; Eger, FrR. Bd. 3 S. 85; a. M. Puchelt-Förtsch Art. 416 N. 3; Schott S. 425, 429.

[25]) § 447 III HGB. Zum Verständnis der Worte vgl. oben § 7 IV a. E.

[26]) Düringer-Hachenburg § 447 IV; Makower § 447 IIIa.

[27]) Makower §§ 447 IIIa, 446 Ib, 3.

[28]) Eger, FrR. Bd. 3 S. 80; Wetzig S. 30; Schenk S. 57; Peters S. 54; a. M. Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 765 A. 94 N. 2.

Dieses Ergebnis ist wichtig im Falle des Verlustes des Ladescheins. Zwar wenn es sich um einen Orderladeschein handelt, ist Aufgebot und Kraftloserklärung gemäß §§ 363, 365 II HGB. möglich. Das Verfügungsrecht des Absenders, der den Ladeschein noch nicht begeben hatte, ruht bis zum Erlaß des Ausschlußurteils nach § 1018 ZPO., doch kann er nach Einleitung des Aufgebotsverfahrens gegen Sicherheitsleistung die Rückgabe des Gutes verlangen.[29]) Aber bei Rektaladescheinen ist ein Aufgebotsverfahren gesetzlich nicht möglich. Hier bleibt also nichts übrig als Verfügung des Absenders mit Zustimmung des Empfängers.[30])

Aber auch ohne daß es der Rückgabe oder Kraftloserklärung des Ladescheins oder einer Zustimmungserklärung des nach dem Ladeschein zum Empfange des Gutes Berechtigten bedürfte, kann der Absender unter Umständen berechtigt sein, Maßregeln bezüglich des Gutes zu treffen, nämlich auf Grund seines unmittelbaren Rechtsverhältnisses zum Empfänger oder seines Rechts am Gute. Die Ausübung dieser Rechte wird durch die Begebung eines Ladescheins an sich nicht berührt. Er kann sie im Wege einstweiliger Verfügung, des Arrestes oder unter Umständen des Verfolgungsrechts nach § 44 KO. geltend machen.[31]) Jedoch ist hierbei zu berücksichtigen, daß auch seine vom Frachtvertrage unabhängigen Rechte durch die Begebung des Ladescheins infolge dessen dinglicher Wirkung wesentlich verändert sein können, daß sie ihm möglicherweise gar nicht mehr zustehen.[32])

2. Neben dieser bisher erörterten, der Wirksamkeit des Frachtbriefduplikats ähnlichen negativen Wirkung der Einschränkung des Verfügungsrechts des Absenders kommt dem Ladeschein eine ihn vor dem Duplikate auszeichnende positive Wirkung zu. Die Aushändigung des Ladescheins an den zum Empfange des Gutes

---

[29]) § 365 II Satz 2 HGB.

[30]) Düringer-Hachenburg § 448 II; Staub § 448 A. 2; Makower zu § 448; Gaupp-Stein, ZPO. § 1003 II A, 6; Petersen ebenda 2b; Seuffert ebenda N. 2; a. M. Lehmann-Ring § 448 N. 2; Schott S. 433.

[31]) Staub § 447 A. 4; Makower § 447 I, IIIb; v. Hahn Art. 416 § 2; Puchelt-Förtsch Art. 416 A. 5; Gareis-Fuchsberger § 447 N. 136; Eger, FrR. Bd. 3 S. 84 f.

[32]) Staub § 447 A. 4.

Legitimierten verschafft diesem nämlich schon vor der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte diejenigen Rechte, die dem Absender in Ansehung der Verfügung über das Gut zustehen, wenn ein Ladeschein nicht ausgestellt ist.[33]) Während nach der Aushändigung eines Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheins an den Empfänger bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte einseitige „Verfügungen" gegenüber dem Frachtführer, abgesehen von den beschränkten Sicherstellungsbefugnissen nach § 434 HGB., grundsätzlich nicht getroffen werden können, weil die Ausübung des Verfügungsrechts durch den Absender gehemmt ist, dem Empfänger aber ein solches Recht noch nicht zusteht, bewirkt die Aushändigung des Ladescheins an den durch ihn Legitimierten, daß ihm ein dem des Absenders ähnliches Verfügungsrecht erwächst. Er hat also seit der Annahme des Ladescheins gleichzeitig die Rechte des Empfängers aus § 434 HGB. und des Absenders aus § 433 HGB. und sein mit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte auf Grund des Frachtvertrags entstehendes Recht aus § 435 HGB. ist von vornherein ein ausschließliches. Der Ladescheinberechtigte erlangt also durch den Ladeschein ein unbeschränktes Verfügungsrecht gegenüber dem Frachtführer, soweit nicht dessen Rechte und Pflichten Schranken ziehen. Er hat das Recht, das Gut unterwegs anzuhalten, sich oder einem anderen Empfänger ausliefern zu lassen, kann also auch die Auslieferung vor der Ankunft am Bestimmungsorte verlangen. Darin würde eine Kündigung des Frachtvertrags liegen, zu der er demnach auch befugt ist gemäß § 649 BGB.[34]) Sie würde ihn natürlich zur Zahlung der vollen Vergütung des Frachtführers verpflichten. Solange sie nicht erfolgt ist, kann der Frachtführer das Gut auf Grund seines Pfandrechts zurückhalten.

---

[33]) § 447 II HGB. Der Wortlaut des Gesetzes ist auch hier ungenau. Das Recht steht dem Absender auch trotz der Ausstellung des Ladescheins zu; es wird lediglich infolge der Begebung des Scheins in der Ausübung gehemmt, wie bereits ausgeführt wurde.

[34]) Düringer-Hachenburg § 447 III; Makower § 447 II; Staub § 447 A. 2; Goldmann § 447 N. 5; Denkschr. S. 266; Puchelt-Förtsch Art. 417 A. 5; Eger, FrR. Bd. 3 S. 99; a. M. Schott S. 430; Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 765.

Eigenartig ist, daß nach § 437 I HGB. bei Vorliegen eines Ablieferungshindernisses der Absender stets zu benachrichtigen ist und seine Anweisungen einzuholen sind, selbst wenn — durch Begebung des Ladescheins — die Ausübung seines Verfügungsrechts gehemmt ist.[35]) Es liegt hier ein ganz ähnlicher Fall vor wie der in § 7 V a. E. erörterte, daß der Frachtführer den Absender bei Vorliegen eines Ablieferungshindernisses selbst dann zu benachrichtigen hat, wenn sein Verfügungsrecht nach § 433 II HGB. bereits erloschen ist. In dem hierdurch unter Umständen entstehenden Widerstreite der Pflichten des Frachtführers gegenüber Absender und Empfänger ist hier zu entscheiden wie in dem früher dargelegten Falle.

§ 10.

Übertragung und Untergang des Verfügungsrechts des Absenders.

I. Der Ladescheinberechtigte hat, wie festgestellt wurde, kraft gesetzlicher Vorschrift schon vor Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte ein Verfügungsrecht gegenüber dem Frachtführer auf Grund des Ladescheins, wie es an sich dem Absender nach § 433 I HGB. zusteht, während der Absender gleichzeitig sein Verfügungsrecht grundsätzlich nicht ausüben kann. Liegt nun in der Begebung des Ladescheins eine Übertragung des Verfügungsrechts des Absenders auf den Ladescheinberechtigten? Ist eine Übertragung dieses Rechts überhaupt möglich? Das Verfügungsrecht des Absenders wurde als ein Gestaltungsrecht erkannt, das Ausfluß und Begleiterscheinung der Forderung des Absenders gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage ist und das den Absender berechtigt, eben diese Forderung, auf der es beruht, in gewissem Umfange zu ändern, zu „gestalten". Es ist selbstverständlich, daß der Absender seine Forderung aus dem Frachtvertrage abtreten kann, etwa an den Versender oder den Empfänger. Damit geht, wie keinem Zweifel unterliegt, das Verfügungsrecht zugleich mit auf den Zessionar über. Der Absender scheidet aus dem Vertrage

[35]) Wetzig S. 53f.; Peters S. 68; a. M. Lehmann-Ring § 437 N. 7.

aus, an seine Stelle tritt der Zessionar. Einen derartigen Übergang des Rechts des Absenders aus dem Frachtvertrage überhaupt auf einen anderen bedeutet nun die Begebung des Ladescheins an den Ladescheinberechtigten nicht. Der Absender bleibt trotzdem Vertragspartei. Die Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrage zwischen Absender und Frachtführer bestehen fort.[1]) Das ergibt sich schon aus § 446 II HGB., aber auch daraus, daß dem Absender trotzdem noch sein Verfügungsrecht zusteht. Die Begebung des Ladescheins bedeutet auch keine Übertragung des bloßen Verfügungsrechts des Absenders auf den Ladescheinberechtigten. Das äußerte sich schon darin, daß der Frachtführer bei Vorliegen eines Ablieferungshindernisses auch nach Begebung des Ladescheins nur den Absender zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen hat. Ferner ergibt es sich daraus, daß der Absender unbeschränkt „verfügen" kann, wenn der Ladeschein, gleichviel durch wen, wieder in den Besitz des Frachtführers gelangt ist; andernfalls wäre eine Rückzession des Verfügungsrechts erforderlich. Schließlich folgt es daraus, daß der Absender mit Zustimmung des Ladescheinberechtigten jederzeit im eigenen Namen verfügen kann. Es ist also nicht richtig, bei Begebung des Ladescheins von einer Übertragung des Verfügungsrechts zu reden.[2]) Das Verfügungsrecht des Ladescheinberechtigten ist ein selbständiges und eigenes Recht des Berechtigten aus dem Ladeschein, ebenso wie das Sicherstellungsrecht des Empfängers vor und sein Recht aus § 435 HGB. nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte kein vom Absender ihm abgetretenes. Man wird aber die Möglichkeit einer selbständigen Abtretung des Verfügungsrechts des Absenders überhaupt verneinen müssen. Dieses Recht ist als bloßer Ausfluß und Begleiterscheinung eines Vermögensrechts nicht selbständig veräußerlich; es kann kein von dem Vermögensrecht, das seine Grundlage bildet und auf das allein es seiner Natur nach wirken kann, unabhängiges Dasein haben.[3])

---

[1]) Düringer-Hachenburg § 447 IV.

[2]) So tun es Schenk S. 27; Peters S. 49; Düringer-Hachenburg § 433 II N. 1.

[3]) Sohm I S. 30, II S. 200; Seckel S. 220f.

Als ein seiner Natur nach unveräußerliches Recht ist es kein Vermögensrecht.[4])

II. Als unselbständiges Recht geht das Verfügungsrecht des Absenders notwendig unter mit der Forderung des Absenders auf die Durchführung des Beförderungsauftrags gegen den Frachtführer, etwa durch Kündigung des Vertrags nach § 649 BGB., durch Rücktritt von ihm gemäß §§ 325, 326 BGB., § 428 HGB., durch Verzicht gegenüber dem Frachtführer auf sein Forderungsrecht u. ä. Aus dem Gesamtgläubigerverhältnis zwischen Absender und Empfänger gegenüber dem Frachtführer nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ergibt sich, daß das Recht des Absenders auch erlischt durch objektiv gemeinten Erlaßvertrag des Empfängers mit dem Frachtführer.[5]) Die Erfüllung des Frachtvertrags als Grund des Untergangs des Verfügungsrechtes des Absenders wurde bereits erörtert.[6])

Geht nun auch dieses Recht notwendig mit dem Forderungsrechte des Absenders aus dem Vertrage unter, so ist es doch nicht in dem Sinne dessen notwendige Begleiterscheinung, daß es bis zu diesem Zeitpunkte bestehen müßte. Die dem Absender vom Gesetze zugewiesene Rechtsstellung kann durch Vereinbarung geändert werden.[7]) Das Verfügungsrecht des Absenders kann durch Vereinbarung zwischen ihm und dem Frachtführer wie von vornherein, so auch nach Abschluß des Vertrags geändert oder auch völlig ausgeschlossen werden. Der Absender kann also durch Vertrag mit dem Frachtführer auf sein Verfügungsrecht verzichten.[8]) Selbständige Gründe des Untergangs des Verfügungsrechts des Absenders sind nicht die in § 433 II HGB., § 73 IX EVO., Art. 15 IV J. Ü. aufgeführten Gründe seines „Erlöschens". Denn sie bedeuten, wie dargelegt wurde, nur ein Ruhen, eine Hemmung der Ausübung des Verfügungsrechts, bis es entweder wieder auflebt, wenn der Hemmungsgrund wegfällt, oder einer der Gründe des Untergangs, namentlich die Erfüllung des Vertrags, eintritt. Kein Grund

[4]) Sohm I S. 88, II S. 188ff.
[5]) Hellwig S. 321ff.; Henkel S. 58; Winter S. 75.
[6]) Oben § 7 IV, 3.
[7]) Oben § 3 IV.
[8]) Sohm I S. 30, II S. 188ff.

des Untergangs des Verfügungsrechts ist schließlich seine Ausübung. Dies wird ausdrücklich festgestellt gegenüber dem Satze Seckels: „Das Ausübungsgeschäft bringt das Gestaltungsrecht zum Erlöschen (oder, wenn sich das Gesamtrecht aus Teilrechten zusammensetzt, das Teilrecht); das Gestaltungsrecht ist ein konsumptibles Recht, dessen bestimmungsmäßiger Gebrauch im Verbrauch besteht".[9]) Das ist als Regel richtig, z. B. beim Kündigungs-, Rücktritts-, Anfechtungsrecht u. a. Es trifft aber nicht auf das Verfügungsrecht des Absenders zu. Es kann beliebig oft ausgeübt werden, ohne daß dadurch seine Existenz berührt würde.

[9]) Seckel S. 229.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.